Berner Alpenbahn-Gesellschaft

Bern-Lötschberg-Simplon

Fünfzehnter

Geschäftsbericht samt Rechnungen und Bilanz

über das

Geschäftsjahr 1920

Bern
Buchdruckerei Feuz
1921

Berner Alpenbahn-Gesellschaft

Bern-Lötschberg-Simplon

Fünfzehnter

Geschäftsbericht samt Rechnungen und Bilanz

über das

Geschäftsjahr 1920

Beilagen:

Jahresrechnungen der Pensions- und Hilfskasse für die Beamten und Angestellten B. L. S./B. N.
Jahresrechnungen der Kranken- und Hilfskasse für die ständigen Arbeiter der B. L. S./B. N.
a. Krankenversicherung.
b. Invaliditäts- und Sterbeversicherung.
Verkehrsstatistische Tabellen über den Bahn- und Schiffsbetrieb.

Bern
BUCHDRUCKEREI FEUZ
1921

Gesellschaftsorgane.

A. Verwaltungsrat.

Präsident:

(mit Amtsdauer bis zur ordentl. Generalversammlung 1924)

Herr *Hirter, J.*, a. Nationalrat, Bern.

I. Vizepräsident:

(gleiche Amtsdauer wie der Präsident)

Herr *Loste, J.*, Ehrenpräsident des Crédit français, Paris.

II. Vizepräsident:

(gleiche Amtsdauer wie der Präsident)

Herr *Lohner, E.*, Regierungsrat, Bern.

Vertreter der Aktionäre im Verwaltungsrat:

(mit Amtsdauer bis zur ordentl. Generalversammlung 1924)

1. Herr *Bechler, P.*, Grossrat, Münster.
2. » *Bouilloux-Lafont, M.*, Bankier, Delegierter des Verwaltungsrates der Süd-West-Bahnen, Etampes.
3. » *Burkhart-Gruner, J. U.*, Bankier, Bern. † 6. XII. 1920.
4. » *Descubes, A.*, Oberingenieur der französischen Ostbahnen, Paris.
5. » *Gautier-Varinot, G.*, Ingenieur, Paris.
6. » *von Grenus, Edm.*, Bankier, Bern.
7. » *Grimm, R.*, Gemeinderat, Bern.
8. » *Hahn, O.*, Fürsprech, Bern.
9. » *Hirter, J.*, a. Nationalrat, Bern.
10. » *de Lalande*, anc. Ministre de France, Paris.
11. » *Lanz, H.*, Kaufmann, Thun.
12. » *Leuenberger, L.*, Gemeinderat, Biel.
13. » *Loste, J.*, Ehrenpräsident des Crédit français, Paris.
14. » *Mabilleau*, Direktor des «Musée social» und Präsident der Association des Soc. mutuelles de la France, Paris.
15. » *Mauderli, F.*, Direktor der Kantonalbank von Bern, Bern. † 28. II. 21.
16. » *Michel, A.*, Notar, Interlaken.
17. » Dr. *Michel, Friedr.*, Nationalrat, Interlaken.
18. » *Morgenthaler, N.*, Direktor der Emmentalbahn, Burgdorf.
19. » *Petit, Casimir*, Paris.
20. » *Pogliani*, Commandeur, Administrateur-Délégué de la Banca Italiana di Sconto, Rom.
21. » *Rebmann, J. J.*, a. Nationalrat, Erlenbach.
22. » *Roesti, R.*, Bankier, Montreux.

23. Herr *Stauffer, A.*, Regierungsrat, Bern.
24. » *Vilgrain,* Président de la Chambre de Commerce de Nancy, Paris.
25. » *Will, Ed.*, Generaldirektor B. K. W., Bern.
26. » *Wullimann, Leo,* Kaufmann, Grenchen.
27. » *von Wurstemberger, Franz,* alt Grossrat, Bern.
28. » *Wyder, H.*, Grossrat, Interlaken.

Vertreter der Eidgenossenschaft im Verwaltungsrat:
(Amtsdauer bis 31. Dezember 1922)

29. Herr *Charbonnet, V.*, alt Staatsrat, Genf.
30. » *Hunziker, Otto,* Nationalrat, Zofingen.
31. » *Jäggi, B.*, Präsident des Verbandes Schweiz. Konsumvereine, Basel.
32. » *Dr. Räber, J.*, Ständerat, Küssnacht.

Vertreter des Kantons Bern im Verwaltungsrat:
(Amtsdauer bis 31. Mai 1922)

33. Herr *Bühler, G.*, Nationalrat, Frutigen.
34. » *von Erlach, R.*, Regierungsrat, Bern.
35. » *Lohner, E.*, Regierungsrat, Bern.
10. » *Dr. Volmar, F.*, Regierungsrat, Bern.

Vertreter des Kantons Wallis im Verwaltungsrat:
(Amtsdauer bis auf Widerruf)

37. Herr *Burgener, J.*, Staatsrat, Sitten.
38. » *Ribordy, J.*, Ständerat, Sitten.
39. » *Dr. Seiler, H.*, Nationalrat, Brig.
40. » *Troillet, M.*, Staatsrat, Sitten.

B. Verwaltungsausschuss.

Präsident:
(mit Amtsdauer bis zur Generalversammlung 1924)

Herr *Hirter, J.*, a. Nationalrat, Bern.

Vizepräsident:
(gleiche Amtsdauer wie der Präsident)

Herr *Lohner, E.*, Regierungsrat, Bern.

Mitglieder:
(mit Amtsdauer bis zur Generalversammlung 1924)

1. Herr *Bühler, G.*, Nationalrat, Frutigen.
2. » *Descubes, A.*, Oberingenieur der französischen Ostbahnen, Paris.
3. » *von Erlach, R.*, Regierungsrat, Bern.
4. » *von Grenus, Edm.*, Bankier, Bern.
5. » *Hirter, J.*, a. Nationalrat, Bern.
6. » *Lohner, E.*, Regierungsrat, Bern.
7. » *Loste, J.*, Ehrenpräsident des Crédit français, Paris.
8. » *Dr. Michel, Fr.*, Nationalrat, Interlaken.
9. » *Petit, Casimir,* Secrétaire général du Syndicat des Banques de Province, Paris.
36. » *Dr. Volmar, F.*, Regierungsrat, Bern.
11. » *Will, Ed.*, Generaldirektor B. K. W., Bern.

C. Direktion.

Präsident:
(mit Amtsdauer bis zur Generalversammlung 1924)

Herr *Hirter, J.,* a. Nationalrat, Bern.

Vizepräsident:
(gleiche Amtsdauer wie der Präsident)

Herr *Bühler, G.,* Nationalrat, Frutigen.

Mitglieder:

Herr *Bühler, G.,* Nationalrat, Frutigen.
» *von Erlach, R.,* Regierungsrat, Bern.
» *von Grenus, Edm.,* Bankier, Bern.
» *Hirter, J.,* a. Nationalrat, Bern.
» *Lohner, E.,* Regierungsrat, Bern.
» *Dr. Volmar, F.,* Regierungsrat, Bern.
» *Will, Ed.,* Generaldirektor B. K. W., Bern.

Delegierter des Verwaltungsrates für Schutzbauten:

Herr *Bühler, G.,* Nationalrat, Frutigen.

D. Direktor.

Herr *Kunz, G.,* a. Ständerat, Bern.

E. Kontrollstelle.

Mitglieder:

Herr *Römer, H.,* Fürsprecher, Biel.
» *Lang, A.,* a. Bankdirektor, Bern.
» *Bazin, René,* Ingenieurkonsulent der «Société centrale des Banques de Province», Paris.

Suppleanten:

Herr *Jäggi, G.,* Buchhalter der Berner Oberland-Bahnen, Interlaken.
» *Collette, Pierre,* gewesener Notar, Paris.
» *Wyss, Arnold,* Verwalter der Hypothekarkasse, Bern.

An die Aktionäre

der

Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon

Tit.

Wir haben die Ehre, Ihnen den Geschäftsbericht, sowie die Rechnungen und Bilanz des Jahres 1920 zur Genehmigung zu unterbreiten.

I. Allgemeiner Teil.

1. Gesellschaftsorgane.

a. Generalversammlung.

Die Aktionäre wurden zur *ordentlichen Generalversammlung* einberufen auf Samstag, den 10. Juli 1920, vormittags 11 Uhr, in das Rathaus nach Bern. Anwesend waren 12 Aktionäre mit 73,045 vertretenen und 57,035 stimmberechtigten Aktien.

Es standen folgende Traktanden zur Behandlung:

aa. Abnahme des Geschäftsberichtes, der Rechnungen und Bilanz des Jahres 1919;
bb. Wahl der Kontrollstelle für das Geschäftsjahr 1921.

Die Generalversammlung nahm Kenntnis vom schriftlichen Bericht der Rechnungsrevisoren und von einer Zuschrift des eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartements vom 9. Juli 1920, womit den Rechnungen und der Bilanz pro 1919 die Genehmigung erteilt wurde, und stimmte dann folgendem Beschlussantrag des Verwaltungsrates einstimmig zu:

« Es seien der vorliegende Geschäftsbericht sowie die Rechnungen und Bilanz des Jahres 1919 zu genehmigen unter Entlastung der Gesellschaftsbehörden. »

Im weitern wurden die bisherigen Mitglieder und Suppleanten der Kontrollstelle für das Geschäftsjahr 1921 in ihrem Amte bestätigt.

b. Verwaltungsbehörden.

Im Berichtsjahr hat Herr Dr. *Büeler,* Nationalrat in Schwyz, als Vertreter der Eidgenosenschaft in unserem Verwaltungsrate demissioniert; er gehörte letzterem seit dem Jahre 1914 an. Für die unserem Unternehmen entgegengebrachte Sympathie und Unterstützung sei ihm an dieser Stelle der beste Dank ausgesprochen. Er wurde ersetzt durch Herrn *J. Räber*, Ständerat in Küssnacht.

Als Vertreter des Kantons Wallis im Verwaltungsrat wurde an Stelle des verstorbenen Herrn Dr. A. Seiler bezeichnet: Herr Nationalrat Dr. *Hermann Seiler* in Brig.

Am 6. Dezember 1920 starb in Bern Herr Bankier *J. U. Burkhart-Gruner.* Er gehörte unserm Verwaltungsrate seit dem Jahre 1909 an und hat der B. L. S. in diesem langen Zeitraum sehr wertvolle Dienste geleistet.

Ferner verschied am 28. Februar 1921 Herr *F. Mauderli,* Direktor der Kantonalbank von Bern. Der Verstorbene gehörte seit der Gründung unserer Gesellschaft, erfolgt am 7. Juli 1906, dem Verwaltungsrate ununterbrochen an. In Herrn Direktor Mauderli betrauern wir ein ausgezeichnetes Mitglied dieser Behörde, das sich speziell durch seine erfolgreiche Tätigkeit auf finanziellem Gebiete hervorragende und dauernde Verdienste um unser Unternehmen erworben hat.

Den beiden Verstorbenen werden wir ein treues und dankbares Andenken bewahren.

Der *Verwaltungsrat* versammelte sich im Jahr 1920 zu 2 Sitzungen und erledigte die nachverzeichneten wichtigeren Geschäfte:

Nachteuerungszulagen pro 1919;
Fahrplan 1920/21;
Betriebsbudget 1920;
Beschaffung von Reservebestandteilen für die elektrischen Lokomotiven der Serie 1 B + B 1;
Kündigung des Verkehrsteilungsvertrages mit den S. B. B.;
Abänderung der Statuten der Pensions- und Hilfskasse;
Geschäftsbericht, Rechnungen und Bilanz des Jahres 1919;
Ersatz der Stockgrabengalerie;
Revision der Gehaltsordnung;
Finanzielles.

In seiner Sitzung vom 21. Juni 1920 wählte der Verwaltungsrat an Stelle des austretenden Herrn Bundesrat Scheurer als Mitglied des Verwaltungsausschusses und der Direktion:

Herrn Dr. *Volmar,* Regierungsrat in Bern.

Der *Verwaltungsausschuss* hielt 2 Sitzungen ab mit 12 Traktanden.

Die *Direktion* behandelte in 20 Sitzungen 140 Geschäfte; ferner fanden einige Konferenzen mit den Direktionen der mitbetriebenen Linien zwecks Besprechung gemeinsamer Fragen statt.

2. Beziehungen zu Staats- und Gemeindebehörden.

Mit Eingabe vom Oktober 1920 an das eidgenössische Eisenbahndepartement zuhanden des h. schweizerischen Bundesrates wurde um Unterstützung bzw. Subventionierung der *Elektrifizierung der Strecke Spiez-Bönigen* gestützt auf das Bundesgesetz vom 2. Oktober 1919 nachgesucht. In letzterem ist bestimmt, dass der Bund *Darlehen* bis zur Hälfte der Kosten gewähre; solche sind zu einem in jedem Falle besonders zu vereinbarenden Zinsfuss, mindestens aber mit 3 % zu verzinsen und mit 1 % zu amortisieren. Ein Reingewinn des Bahnbetriebes ist zunächst zur Rückvergütung der bei der Gewährung des Elektrifizierungsdarlehens bewilligten Zinsermässigung zu verwenden.

Der Kostenvoranschlag lautet auf folgende Summen:

A. Für Streckenausrüstung	Fr. 2,250,000
B. Für Rollmaterial	» 3,340,000
Zusammen	Fr. 5,590,000

Die vom Bund in Darlehensform zu gewährende Unterstützung kann sich somit auf Fr. 2,795,000. — belaufen.

Gemäss dem nämlichen Gesetz hat die andere Hälfte der Kanton, eventuell mit Gemeinden, zu übernehmen. Massgebend für die Beteiligung des Kantons ist das Gesetz vom 21. März 1920, worin in Art. 17 bzw. 19 bestimmt ist:

« Der Staat fördert die Einführung des elektrischen Betriebes bei denjenigen Dampfbahnen, bei denen er finanziell beteiligt ist, durch Uebernahme von Aktien und durch Gewährung von Darlehen. »

« Die Gewährung von Darlehen erfolgt entweder an Stelle der Beteiligung in Aktien oder neben ihr. Der Betrag der Gesamtleistung darf, mit Inbegriff der Leistungen der Gemeinden und andern bernischen Beteiligten, die Hälfte der Umwandlungskosten nicht überschreiten. »

Beigefügt sei noch, dass gemäss dem Bundesgesetz vom 2. Oktober 1919 die Leistungen des Bundes, der Kantone, der Gemeinden und privater Darleiher, einschliesslich aller rückständigen Zinse, von Gesetzes wegen ein Pfandrecht an dem Unternehmen haben, das allen im Zeitpunkt der Darlehensgewährung bereits auf dem Unternehmen lastenden Pfandrechten vorgeht.

Die eingangs dieses Abschnittes erwähnte Eingabe war im Zeitpunkt des Abschlusses des vorliegenden Berichtes noch unerledigt. Es ist dies auch der Grund dafür, dass die Finanzierung der Elektrifikation der Strecke Spiez-Bönigen bis jetzt nicht erledigt werden konnte.

Der elektrische Betrieb auf der Strecke Spiez-Interlaken (Ost), Abzweigstation nach den S. B. B. (Brienzerseebahn) und den Berner Oberland-Bahnen, wurde am 21. August 1920 aufgenommen.

Der Wasserrechtsstreit mit den *Gemeinden Grenchen* und *Münster* konnte auch im Berichtsjahre nicht erledigt werden.

Die sonstigen vielseitigen Beziehungen zum eidgenössischen Eisenbahndepartement, zu den kantonalen und Gemeindebehörden geben uns zu besondern Bemerkungen nicht Anlass.

3. Beziehungen zu andern Transportanstalten.

Zwischen der Eisenbahndirektion des Kantons Bern und den am Bahnhof Interlaken-Ost interessierten Transportanstalten — S. B. B., B. O. B. und B. L. S. — ist eine Vereinbarung getroffen worden betreffend den Umbau des Aufnahmegebäudes in Interlaken-Ost, welcher als Notstandsarbeit durchgeführt wurde. An die auf Fr. 300,000. — veranschlagten Kosten leisten Bund, Kanton und Gemeinden zusammen eine Subvention à fonds perdu im Betrag von Fr. 150,000. —.

Die andere Hälfte haben die beteiligten Bahnverwaltungen wie folgt aufzubringen:

Schweizerische Bundesbahnen	Fr.	60,000. —
Berner Oberlandbahnen	»	50,000. —
Berner Alpenbahn Bern-Lötschberg-Simplon	»	40,000. —
Zusammen	Fr.	150,000. —

Der Umbau wurde in der ersten Hälfte des Jahres 1921 vollendet.

4. Personal-Angelegenheiten.

1. Neue Gehaltsordnung.

Auf 1. Mai 1920 ist für das mit Jahresvertrag angestellte Personal eine *neue Gehaltsordnung* in Kraft gesetzt worden. Die zur Auszahlung gelangten Teuerungszulagen — siehe Seite 8 des Geschäftsberichtes vom Jahr 1919 — sind aufgehoben und durch folgende nach dem Dienstalter sich richtende Uebergangszulagen ersetzt worden, die zum bisherigen Gehalt der Beamten und Angestellten geschlagen wurden:

Erstes bis inkl. fünftes Dienstjahr	Fr. 2100. —
Sechstes bis inkl. zehntes Dienstjahr	» 2400. —
Elftes bis inkl. fünfzehntes Dienstjahr	» 2700. —
Ueber fünfzehn Dienstjahre	» 3000. —

Die frühern dreijährigen Gehaltsaufbesserungen in der Höhe von Fr. 350. — bis 400. — wurden verlassen; an deren Stelle treten *jährliche Aufbesserungen* von Fr. 130. — bis 180. —. Der maximale Gehalt der betreffenden Dienstklassen kann in spätestens 15 Jahren erreicht werden. Die neuen Gehaltserhöhungen kommen erstmals auf den 1. Januar 1921 zur Anwendung.

2. Werkstättepersonal.

Arbeitsniederlegung in den Werkstätten Spiez, Bönigen und Ausserholligen. Der Ausstand begann am 16. November 1920 in der Werkstätte Spiez, dem sich dann 1½ Tage später auch die Arbeiterschaft in Ausserholligen und Bönigen anschloss. Die unmittelbare Ursache bildete die Entlassung eines Handlangers wegen ungenügender Leistungen bzw. die Einstellung eines Ersatzmannes, welcher der Arbeiterschaft nicht genehm war; deshalb verlangte sie dessen Entfernung aus der Werkstätte, ein Ansinnen, das selbstverständlich von der Betriebsleitung abgelehnt werden musste, indem andernfalls Disziplin und Ordnung aufs bedauerlichste erschüttert worden wären. Tatsächlich handelte es sich um keine Lohn-, sondern um eine Machtfrage!

Was die Lohnverhältnisse anbetrifft, dürfte es zwecks Orientierung der speziell interessierten Kreise nicht unangebracht sein, folgendes festzustellen:

Die in Ziffer 1 dieses Abschnittes aufgeführten Uebergangszulagen (als Ersatz der Teuerungszulagen) sind mit Wirkung ab 1. Mai 1920 auch den Werkstättearbeitern in Form von Zulagen zu den bisherigen Stundenlöhnen bewilligt worden, welche dann ab genanntem Datum betragen haben:

	Arbeiter					
	III. Klasse Handlanger		II. Klasse Handwerksgehilfen		I. Klasse Berufsleute	
	Minimum	Maximum	Minimum	Maximum	Minimum	Maximum
Bisher	54,0	79,0	56,5	84,5	63,0	103,5
Zulage	84,0	120,0	84,0	120,0	84,0	120,0
Zusammen	138,0	199,0	140,5	204,5	147,0	223,5

Diese Löhne dürfen sich jedenfalls im Vergleich zu denjenigen der schweizerischen Grossindustrie wohl sehen lassen und hätten dazu angetan sein sollen, die Arbeitsfreude und die Leistungen der Arbeiterschaft zu heben; statt dessen ist als Dank für das weitgehende Entgegenkommen der Bahnverwaltungen in den Lohnfragen ein in frivolster Art und Weise vom Zaune gebrochener Streik zu verzeichnen. Diese Tatsache ist sowohl für die Arbeiterschaft wie für die Bahnunternehmungen höchst bedauerlich! — Der Streik dauerte vom

16. November bis 20. Dezember 1920 und endete ohne ein positives Resultat für die Streikenden, die selbstverständlich für die ausgefallenen Arbeitstage ohne jede Lohnvergütung blieben.

5. Unfallwesen.

Nachstehend folgt eine nach Kategorien ausgeschiedene Zusammenstellung der Unfälle, welche das gesamte der Betriebsgemeinschaft B. L. S./B. N. angehörende Personal im Jahre 1920 betroffen haben:

Personal-Kategorien	Zahl der Unfälle		Zahl der Unfalltage			
	Betriebs-Unfälle	Nichtbetriebs-Unfälle	Betriebs-Unfälle		Nichtbetriebs-Unfälle	
			im ganzen	im Durchschnitt	im ganzen	im Durchschnitt
Bahningenieure und Bahnmeister . .	—	1	—	—	15	15
Bahn- und Barrierenwärter und -wärterinnen	5	5	32	6	108	22
Streckenarbeiter	98	19	1333	13	528	28
Stationspersonal ohne Weichenwärter und Rangierpersonal	23	1	256	11	1	1
Weichenwärter und Rangierpersonal .	18	1	515	29	5	5
Zugspersonal	29	4	276	9	128	32
Fahrdienstpersonal	9	3	177	19	37	12
Lokomotivpersonal	24	3	427	18	25	8
Werkstättepersonal	89	14	749	8	197	14
Leitungspersonal	1	2	10	10	22	11
Schiffspersonal	19	5	231	12	61	12
Verwaltungspersonal	2	7	18	9	42	6
Zusammen	317	65	4024	13	1169	18

Leider haben wir im Berichtsjahre einen Unfall mit tödlichem Ausgang zu verzeichnen. Nach Ankunft des Güterzuges Nr. 624 in Brig am Abend des 12. November 1920 wurde der Kondukteur Maibach Johann, geb. 1890, vermisst; er ist dann im Viktoriatunnel, neben dem Geleise liegend, tot aufgefunden worden. Die Ursache des Sturzes, welcher jedenfalls den augenblicklichen Tod zur Folge gehabt hatte, konnte nicht ermittelt werden. Die Hinterlassenen beziehen die gesetzlichen Entschädigungen.

Ferner haben sich pro 1920 6 Unfälle (4 Betriebs- und 2 Nichtbetriebsunfälle) ereignet, die eine teilweise Einbusse an Arbeitsfähigkeit (bis zu 15 %) zur Folge hatten. Den Verunfallten wurden entsprechende Invaliditätsrenten zugesprochen.

Ausser den Versicherungsprämien haben unsere Unternehmen für diese Unfälle keinerlei Leistungen zu übernehmen, da sämtliche Entschädigungen durch die Schweizerische Unfall-Versicherungs-Anstalt auf Grund der gesetzlichen Bestimmungen resp. durch die Unfall-Versicherungs-Gesellschaft «Zürich», gedeckt sind.

II. Bahnbau.

1. Grunderwerb.

Im Berichtsjahre konnten die definitiven Katasterpläne in allen Gemeinden der Südrampe aufgelegt werden. Auch sind die Abrechnungen bis auf eine einzige Gemeinde (Ausserberg) durchgeführt. Im Verlaufe der Verhandlungen mit der Gemeinde Hothen über den Erwerb eines Schutzwaldes ob der Station Hothen ist man mit der Gemeinde vertraglich übereingekommen, den Wald nicht zu erwerben, sondern ihn mit Servituten zu belasten, welche der Bahn die gleichen Vorteile einräumen wie wenn sie den Waldboden angekauft hätte; hierunter fällt insbesondere das Holzschlagsverbot.

Infolge von Terrainbewegungen und Rutschungen im Sevisteingebiet mussten Landerwerbungen in St. German und Raron vorgenommen werden. Ueber die ganze Angelegenheit ist zwischen den Parteien ein Vergleich zustande gekommen. Die finanziellen Folgen belaufen sich insgesamt auf zirka Fr. 13,000. —. Ferner sei erwähnt die den Geteilen der Nivenwasserleitung auf Grund eines Vergleiches ausbezahlte Pauschalentschädigung von Fr. 7000. — für die Wiederherstellung der durch das Felssturzgebiet im Riedgarten bei Raron führenden Wasserleitung.

2. Neu- und Ergänzungsbauten.

A. Strecke Scherzligen-Bönigen.

Im Betriebsjahr gelangte die Elektrifikation der Strecke Scherzligen-Bönigen samt den damit verbundenen Arbeiten zum Abschluss.

Der mit Bundes- und Kantonsbeitrag auszuführende Bahnhofumbau in Interlaken-West ist so weit fortgeschritten, dass auf Jahresende das neue Aufnahmsgebäude bezogen werden konnte und die neuen Geleiseanlagen bei der westlichen Einfahrt betriebsbereit waren. Das alte Aufnahmsgebäude wird bei der Werkstätte Bönigen aufgestellt und als Materialschuppen verwendet.

Die neuen Zementwerke Därligen erhielten einen Industriegeleiseanschluss.

B. Strecke Spiez-Brig.

Zur Sicherung des Bahnbetriebes mussten auch dieses Jahr bauliche Massnahmen von bedeutendem Umfange durchgeführt werden.

Im Felsenburg-Stockigrabengebiet sind die Verbauungen und Aufforstungen nahezu fertiggestellt.

Auf Fisialp ist eine einfache Unterkunftshütte errichtet worden.

Im Lawinenverbauungsgebiet Faldumalp ist die Ausführung des «Nachtragprojektes 1919» (Aufforstung und Errichtung von Mauern und Terrassen zum Schutze derselben) in Angriff genommen worden.

Zur Sicherung der Bahnanlage auf der Station Goppenstein gegen die fast alljährlich sich wiederholende Verschüttung durch die Meiggbachlaui wurde eine 115 m lange Galerie in armiertem Beton erstellt.

Ferner gelangten die Verlängerungs- und Rekonstruktionsarbeiten an der Stockgrabengalerie zum Abschluss.

Im äussern Mittalgraben und im Tiefengraben ist die Linie gegen Schneerutsch und Steinschlag nun durch zwei 69 resp. 33 m lange Eisengalerien gesichert. Kleinere Verbauungen (Schutzwände), besonders gegen lokale Schneerutschungen, sind im Marchgraben, im Gebiet der Rarnerkumme sowie im Baltschiedergebiet errichtet worden.

Im Sevisteintunnel III wurde, um weitern Bewegungen des Geländes vorzubeugen, das noch fehlende talseitige Widerlager auf etwa 20 m Länge aufgemauert.

Die Hochwasserkatastrophe vom September 1920 brachte uns an einer einzigen Stelle Schaden. Infolge Bruches des Rhonedammes gegenüber der Saltinamündung in Brig überflutete der Fluss das Vorgelände unseres Bahndammes und griff dessen Fuss bei Km. 72.900 erheblich an, so dass Sicherungsmassnahmen (Pfahlreihen und Steinvorlagen) nötig wurden.

Auf Station Frutigen wurden vier grosse Lagerhäuser erstellt. In Verbindung damit steht die Versetzung des dortigen Bahnmeistermagazins sowie die Erstellung von entsprechenden Rampengeleisen und die Erweiterung der Hydrantenanlage.

Die Erstellung der Meiggbachgalerie gab Anlass, die Geleiseanlage der Station Goppenstein um zirka 100 m zu verlängern.

An kleinern Massnahmen baulicher Natur sind noch zu erwähnen:

Erweiterung der Restaurationsräumlichkeiten auf der Station Frutigen,
Umbau der Schaltstationen Kandergrund und Blausee,
Bau eines Zufahrtssträsschens zum Stationsperron I, Kandersteg,
Verbesserung der Wasserversorgung auf Station Goppenstein.

C. Münster-Lengnau.

Auf dieser Strecke sind keine wichtigeren Bauarbeiten ausgeführt worden.

Indessen werden in naher Zeit im Grenchenbergtunnel grössere Rekonstruktionsarbeiten notwendig, welche unserer Gesellschaft noch ganz bedeutende Kosten verursachen werden.

D. Aenderungen in den Baurechnungen.

Ueber die im Jahre 1920 in den Baurechnungen eingetretenen Aenderungen gibt nachstehende Zusammenstellung Aufschluss.

A. Strecke Scherzligen-Bönigen.

	Total der Ausgaben Fr.	Abschreibungen u. Rückerstattungen Fr.	Auf Baukonto Fr.
I. Allgemeine Kosten und			
II. Bahnanlagen und feste Einrichtungen.			
1. Erstellen eines II. Geleises Scherzligen-Spiez: Nachtragsausgaben 1917—1920	7,563. 45	6,930. 50	632. 95
2. Bahnhofumbau Spiez: Nachtragsausgaben 1917—1920	23,252. 73	22,871. 21	381. 52
3. Erlös aus dem Verkauf von Landabschnitten	83. 90	22,589. 50	— 22,505. 60
4. Erlös aus dem Verkauf einer Kabelsäule an die G. T. B.: Abschreibung des Neuwertes	—	800. —	— 800. —
5. Abschreibung des Neuwertes einer abgebrochenen Weiche auf der Station Därligen	—	3,000. —	— 3,000. —
Total I und II	30,900. 08	56,191. 21	— 25,291. 13

	Total der Ausgaben Fr.	Abschreibungen u. Rückerstattungen Fr.	Auf Baukonto Fr.
III. Rollmaterial	—	—	—
IV. Mobiliar und Gerätschaften.			
Neuanschaffungen im Jahr 1920	8,189. 55	—	8,189. 55
V. Hilfsbetriebe.			
Reparaturwerkstätte Bönigen:			
Mobiliar und Gerätschaften	1,693. 40	—	1,693. 40
Gesamttotal Scherzligen-Bönigen	40,783. 03	56,191. 21	—15,408. 18

B. Strecke Spiez-Frutigen.

I. Allgemeine Kosten und			
II. Bahnanlage und feste Einrichtungen.			
1. Badeeinrichtung in der Werkstätte Spiez . .	7,259. 05	1. 71	7,257. 34
2. Einlegen eines Geleisestückes und Elektrifizierung von Geleisen im Bahnhof Spiez infolge Entfernung der Drehscheibe und Abschreibung des Neuwertes der letztern	8,030. 05	6,680. 20	1,349. 85
Total I und II	15,289. 10	6,681. 91	8,607. 19
III. Rollmaterial.			
Anbringen von Schienenräumern an der Lokomotive Fc $2 \times {}^3/_3$ Nr. 121	1,719. 65	4. 60	1,715. 05
IV. Mobiliar und Gerätschaften.			
Neuanschaffungen im Jahre 1920:			
Für den Fahr- und Werkstättedienst	3,719. 10	—	3,719. 10
Gesamttotal Spiez-Frutigen	20,727.85	6,686. 51	14,041. 34

C. Strecke Frutigen-Brig.

I. Allgemeine Kosten und			
II. Bahnanlage und feste Einrichtungen.			
1. Ausgaben für Vollendungsbauten Frutigen-Brig. Erwerb von Grund und Rechten	33,696. 35	5,557. 70	28,138. 65
2. Ausgaben für Aufforstungen und Verbauungen im Gebiete der Nordrampe:			
Stockigrabenverbauung	15,127. 41	10. 84	15,116. 57
Fisialpverbauung	4,854. 66	—	4,854. 66
3. Sicherungsarbeiten im Baltschiedertal (inklusive Wasserleitung «Weingartneri»)	84,081. 04	8,952. 87	75,128. 17
4. Verlängerung der Schintigrabengalerie . . .	304,479. 72	11,793. 55	292,686. 17
5. Lawinengalerie innerer Spiessgraben	470,815. —	18,542. 45	452,272. 55
6. Lawinengalerie äusserer Spiessgraben . . .	428,566. 45	17,111. 05	411,455. 40
Uebertrag	1,341,620. 63	61,968. 46	1,279,652. 17

	Total der Ausgaben Fr.	Abschreibungen u. Rückerstattungen Fr.	Auf Baukonto Fr.
Uebertrag	1,341,620. 63	61,968. 46	1,279,652. 17
7. Lawinengalerie bei Km. 57.250 im Tiefengraben (Rarnerkumme)	110,372. 85	5,496. 03	104,876. 82
8. Verlängerung der Mittalgrabengalerie	54,611. 05	1,580. 05	53,031. —
9. Schalthausanbau Kandergrund	10,380. 69	400. —	9,980. 69
10. Baukosten des Lagerhauses A in Frutigen	44,567. 35	294. 83	44,272. 52
11. » » » B » »	69,183. 68	1,371. 56	67,812. 12
12. » » » C » » inklusive Zufahrtsgeleise	207,273. 93	1,612. 70	205,661. 23
13. Wasserversorgung Goppenstein	4,305. 30	—	4,305. 30
14. Erstellen von Barragen im Marchgraben	7,042. 90	202. 51	6,840. 39
15. » » » » Baltschiedertal	4,479. 60	—	4,479. 60
16. » » » » Lochgraben	4,487. 50	—	4,487. 50
17. Erstellen einer Zufahrtsstrasse zur Station Kandersteg	4,514. 25	1,600. —	2,914. 25
18. Ueberführung des Bächigrabens über dem Hothentunnel	1,536. 25	—	1,536. 25
19. Abschreibung des Neuwertes des abgebrochenen Wärterhauses 16 im Sevistein	—	8,516. —	—8,516. —
20. Abschreibung des Neuwertes von abgebrochenen Mauern infolge Erstellung von Lawinengalerien	—	21,216. 75	—21,216. 75
21. Abschreibung des Neuwertes einer abgebrochenen Rechtsweiche auf der Station Frutigen	—	2,700. —	—2,700. —
Total I und II	1,864,375. 98	106,958. 89	1,757,417. 09
III. Rollmaterial.			
Anbringen von Schienenräumern an den Lokomotiven Fb 5/7 Nr. 151—163, Fr. 1,715. 25 pro Lokomotive	22,352. 85	54. 60	22,298. 25
IV. Mobiliar und Gerätschaften.			
Neuanschaffungen im Jahre 1920:			
1. Für die allgemeine Verwaltung	4,699. 95	—	4,699. 95
2. Für den Unterhalt und die Bewachung der Bahn	1,286. 50	119. 60	1,166. 90
3. Für den Stationsdienst und die Zugsbegleitung	994. 75	300. —	694. 75
4. Für den Fahr- und Werkstättedienst	4,161. 15	6,201. 50	—2,040. 35
Total IV	11,142. 35	6,621. 10	4,521. 25
Gesamttotal Frutigen-Brig	1,897,871. 18	113,634. 59	1,784,236. 59

D. Strecke Münster-Lengnau.

	Total der Ausgaben Fr.	Abschreibungen u. Rückerstattungen Fr.	Auf Baukonto Fr.
I. Allgemeine Kosten und			
II. Bahnanlage und feste Einrichtungen.			
Nachtragsausgaben pro 1920 (Prozesskosten, Garantierücklässe etc.)	4,979. 15	—	4,979. 15
III. Rollmaterial	—	—	—
IV. Mobiliar und Gerätschaften.			
Neuanschaffungen pro 1920:			
1. Für den Unterhalt und die Bewachung der Bahn	327. 50	—	327. 50
2. Für den Stationsdienst und die Zugsbegleitung	158. —	—	158. —
3. Für den Fahr- und Werkstättedienst	—	—	—
Total IV	485. 50	—	485. 50
Gesamttotal Münster-Lengnau	5,464. 65	—	5,464. 65

Rekapitulation.

A. Strecke Scherzligen-Bönigen	40,783. 03	56,191. 21	—15,408. 18
B. » Spiez-Frutigen	20,727. 85	6,686. 51	14,041. 34
C. » Frutigen-Brig	1,897,871. 18	113,634. 59	1,784,236. 59
D. » Münster-Lengnau	5,464. 65	—	5,464. 65
Gesamttotal	1,964,846. 71	176,512. 31	1,788,334. 40

III. Bahn-Unterhalt und Betrieb.

1. Bahn-Unterhalt.

Der Unterhalt des Oberbaues, dessen Kosten zu Lasten des *Erneuerungsfonds* gehen, erforderte in den Jahren 1919 und 1920 folgende Aufwendungen:

Strecken Scherzligen-Bönigen und Spiez-Brig.

	1919 Fr.	1920 Fr.
Schienen und Befestigungsmittel	19,269. 44	107,738. 64
Schwellen- und Brückenhölzer	82,822. 70	145,721. 14
Weichenbestandteile	84. 42	661. 95
	102,176. 56	254,121. 73
Hierzu: 10 % für Arbeitslöhne	10,217. 65	25,412. 17
	112,394. 21	279,533. 90
Hiervon ab: Wert des gewonnenen Altmaterials	4,540. 89	19,008. 70
Effektive Belastung des Erneuerungsfonds	107,853. 32	260,525. 20

Strecke Münster-Lengnau.

	1919 Fr.	1920 Fr.
Schienen und Befestigungsmittel	2,708. 25	2,936. 54
Schwellen	50. —	50. 70
	2,758. 25	2,987. 24
Hierzu: 10 % für Arbeitslöhne	275. 82	298. 72
	3,034. 07	3,285. 96
Hiervon ab: Wert des gewonnenen Altmaterials	1,164. 71	455. 35
Effektive Belastung des Erneuerungsfonds	1,869. 36	2,830. 61

Es gelangten zur Auswechslung:

Strecke Scherzligen-Bönigen und Spiez-Brig.

	1919 Stück	1920 Stück
Schienen, diverse Längen, neue	72	314
» » » gebrauchte	2	49
Buchenschwellen, neue	3222	5424
» gebrauchte	—	205
Eichenschwellen, neue	305	—
Föhrenschwellen, neue	—	89

Strecke Münster-Lengnau.

	1919 Stück	1920 Stück
Schienen, diverse Längen, neue	17	5
» » » gebrauchte	1	—
Buchenschwellen	2	2

Die bedeutenden Kosten rühren davon her, dass auf der Strecke Gwatt-Spiez ein Teil des sogenannten Berggeleises (linker Schienenstrang), das noch leichtere Schienen im Gewichte von 36 kg pro m¹ enthält, durch solche des S. B. B.-Profils I (46 kg pro m¹) ersetzt wurden. Auswechslungen fanden auch in den Tunneln der Strecke Spiez-Leissigen sowie im Bahnhof Interlaken=West statt.

2. Betrieb.

Der Fahrplan vom 7. Juli 1919 ist mit dem 7. Juli 1920 zu Ende gegangen. Der folgende Fahrplan, auf den erstmals die Stundenzählung 0—24 zur Anwendung kam, hat über den Jahresschluss hinaus in Kraft bestanden. Auf der Strecke Spiez-Brig wies dieser Fahrplan gegenüber seinem Vorgänger im Personenzugsdienst keine bedeutende Vermehrung der Leistungen auf, indem nur zwei Züge Spiez-Brig bis zum 19. September und ein Zug Brig-Spiez mehr verkehrten. Dagegen ist auf der Strecke Spiez-Interlaken=Ost die Zahl der täglichen Personenzüge von fünf auf 8 in jeder Richtung gestiegen, dazu kam noch ein Saisonzugspaar bis 19. September. Nachdem Schnellzug 312 Bern-Münsingen-Interlaken=Ost (Bern Hbf. ab 13. 50) mit dem 19. September zu verkehren aufgehört hatte, ist am 20. September ein neues Schnellzugspaar Interlaken-*Belp*-Bern-Interlaken, die Züge 209/212 (Bern Hbf. an 13. 20 bzw. ab 13. 50) in Verkehr gesetzt worden. Mit dem 16. August, dem Tage der Eröffnung des elektrischen Betriebes auf der Gürbetalbahn, sind auf der Strecke Scherzligen-Spiez drei neue Züge zur Einführung gelangt.

Am 21. August 1920 ist auf der Strecke Spiez-Interlaken=Ost der elektrische Betrieb eingeführt worden. Gleichzeitig war auch die Strecke Interlaken=Ost-Bönigen für den elektrischen Betrieb bereitgestellt. Mangels eines verfügbaren Motorwagens — unsere elektrischen Lokomotiven dürfen die Lütschinenbrücke bei Bönigen nicht befahren — hat aber diese Strecke noch das ganze Jahr hindurch mit Dampf betrieben werden müssen.

Die in der zweiten Hälfte Dezember (und bis Ende Januar 1921) zur Ausführung gelangten Wintersportzüge Calais-Interlaken-Calais haben eine erfreuliche Frequenz aufgewiesen. Unsere Bemühungen, diese Züge wie früher über Delle und die Strecke Münster-Lengnau zu leiten, sind leider erfolglos geblieben. Es wurde dem Wege über Petit=Croix-Basel der Vorzug gegeben.

Die Fahrleistungen weisen im Vergleich zu 1919 folgende Zunahme auf:

	Zugskilometer		Mehr
	1919	1920	in %
Scherzligen-Brig und Spiez-Bönigen .	642,981	807,729	25,6
Münster-Lengnau	68,637	88,055	28,2

Am 12. Januar früh hat die Meiggbachlawine am Südende der Station Goppenstein die Fahrdrahtleitung auf eine grosse Länge weggerissen und die Linie gesperrt. Die dadurch verursachte Störung des Zugverkehrs dauerte bis zum 13. Januar, vormittags.

Infolge von Unterbrechungen auf der Linie Brig-Sitten ist der Orientexpress (Paris-Vallorbe-Mailand-Orient-Paris) vom 10.—15. Januar und neuerdings vom 24.—30. September über unsere Linie (Pontarlier-B. N.-Lötschberg) geleitet worden.

Die ausserordentlich trockene Witterung des letzten Quartals 1920 nötigte die Bernischen Kraftwerke, uns unter zwei Malen vor die Wahl zu stellen, zum Zwecke der Energieersparnis entweder eine Anzahl Züge zu unterdrücken oder aber solche mit Dampf zu führen. Wir griffen aus ökonomischen Rücksichten und mit Zustimmung der Aufsichtsbehörden zu dem erstern Mittel. So wurden am 1. und 2. Dezember, ferner vom 20. Dezember an (bis 8. Januar 1921) sowohl auf der Linie Scherzligen-Brig als zwischen Spiez und Bönigen eine

gewisse Anzahl von Personenzügen nicht geführt und überdies am 1. und 2. Dezember der Grossteil der Güterzüge auf der Strecke Thun-Frutigen mit Dampf gefahren. Personenzüge mit Durchgangs- und grösserem Abonnentenverkehr sind von der Aufhebung verschont geblieben.

Von diesem zeitweisen Mangel an Triebkraft abgesehen, hat sich die elektrische Zugförderung im Berichtsjahre neuerdings gut bewährt.

Das System der einmännigen Bedienung der neuen elektrischen Nebenbahnlokomotiven $C^{e\,4}/_{6}$ Nrn. 301—314 ist trotz grossen Widerstandes von Seite unseres Personals, der selbst in der Presse zum lebhaften Ausdruck gekommen ist, am 15. Oktober bei den Personenzügen und am 10. November bei den Güterzügen eingeführt worden. Bis jetzt sind aus der Anwendung dieses Systems keinerlei Schwierigkeiten und Betriebsunregelmässigkeiten entstanden. Die grossen elektrischen Lokomotiven der B. L. S. werden nach wie vor durch zwei Mann bedient.

3. Tarifwesen und Kommerzielles.

a) Allgemeines.

Die Massnahmen tarifarischer und kommerzieller Natur waren im Berichtsjahre aussergewöhnlich zahlreich. Für die B. L. S. wurden neu herausgegeben 18 Reglemente, Instruktionen und Tarife; dazu kommen 215 Nachträge. Im Nachstehenden ist nur der Massnahmen grösserer oder grundsätzlicher Bedeutung Erwähnung getan.

Mit Wirkung vom 10. Januar 1920 an wurde endlich dem Verlangen der Transportanstalten um Aufhebung der Viertelstaxe für *Militärtransporte des aktiven Dienstes* entsprochen. Am 31. gleichen Monats folgte die vollständige Aufhebung der Instruktion betreffend die Abfertigung und Taxierung der Militärtransporte des aktiven Dienstes (Grenzbesetzung). — Von Seite der Transportanstalten wurde eine Totalrevision des vom Bundesrate erlassenen Militärtransportreglementes postuliert, und zwar sowohl für den Instruktionsdienst wie für den aktiven Dienst. Eine Kommission, bestehend aus Oberbeamten des Militärdepartements, des Eisenbahndepartements, der S. B. B. und der B. L. S. — letztere als Vertreterin der privaten Transportanstalten — hat gegen Ende des Berichtjahres mit den daherigen Arbeiten begonnen.

Zufolge der Verkürzung der Arbeitszeit des Eisenbahnpersonals sind mit Wirkung ab 1. Februar 1920 die *Schalterstunden im Personen-, Gepäck- und Güterverkehr* gekürzt worden. Aus dem gleichen Grunde wurde auf den nämlichen Zeitpunkt als Konzession an das verkehrtreibende Publikum der Ausschluss des Samstag-Nachmittages bei der Berechnung der Belade-, Entlade- und Abnahmefrist im Güterverkehr zugestanden. Die Folge davon ist eine nicht unerhebliche Verschlechterung der Ausnutzung des Güterwagenparkes.

Uebergehend zu den Massnahmen, welche die *Wiederherstellung der durch den Krieg hinfällig gewordenen internationalen Abkommen, Reglemente und Tarife für den direkten Verkehr* bezwecken, erwähnen wir zunächst die enormen Schwierigkeiten, welche die *Kursschwankungen* der Einführung und Anwendung direkter Taxen und damit der direkten Abfertigung überhaupt entgegensetzen. Aber auch die häufigen Aenderungen (Erhöhungen) der internen Tarife aller für den Verkehr mit der Schweiz und durch dieselbe in Betracht kommenden Länder erschwert die Erstellung direkter Tarife im internationalen Verkehr ganz ausserordentlich. Diesen Umständen ist es zuzuschreiben, dass trotz intensiver Arbeitsleistung bei den kommerziellen Bureaux der beteiligten Verwaltungen bis jetzt nur wenige der durch den Krieg dauernd unterbrochenen direkten Verkehre wiederhergestellt werden konnten. Für

die B. L. S. sind es nur die Personenverkehre Frankreich (inkl. Elsass-Lothringen)-Schweiz und England-Schweiz. Ein — allerdings nur auf wenige Artikel beschränkter — Gütertarif Belgien-Italien ist am 1. März 1920 in Kraft getreten. Für eine Reihe von Tarifen des Personen- und des Güterverkehres Schweiz-Ausland und im Transit durch die Schweiz sind indessen die Vorbereitungen soweit fortgeschritten, dass auf die Einführung im Jahre 1921 gerechnet werden kann. Erhebliche Nachteile entstehen übrigens der B. L. S. aus dem Mangel der direkten Abfertigung nur da, wo Konkurrenzrouten über direkte Taxen verfügen.

Durch Bundesbeschluss vom 25. Juni 1920 wurden die schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffverwaltungen ermächtigt, auf *1. August 1920* eine weitere Erhöhung der *Kriegstaxzuschläge* eintreten zu lassen. Es ist dies die *sechste* Taxerhöhung dieser Art. Veranlassung dazu gab der Umstand, dass seit der fünften Taxerhöhung (auf 1. Januar 1919) eine abermalige Verteuerung des Betriebes, insbesondere eine Erhöhung der Personalausgaben eingetreten ist.

Hinsichtlich der gewöhnlichen Billette für einfache Fahrt hat die B. L. S., gleich den übrigen Unternehmungen der Betriebsgemeinschaft B. L. S. / B. N., von der zugestandenen Taxerhöhung vollen Gebrauch gemacht. Der Kriegstaxzuschlag wurde damit erhöht für die I. Klasse von 40 auf 60 %, für die II. Klasse von 40 auf 55 % und für die III. Klasse von 30 auf 45 %. Auch unter der Herrschaft des Bundesbeschlusses vom 25. Juni 1920 sind die Transportanstalten der Verpflichtung zur Gewährung eines Taxrabattes für Hin- und Rückfahrtsbillette enthoben. Wir haben aber auch diesmal von der Abschaffung der ermässigten Retourtaxen Umgang genommen.

Wir liessen uns, wie bisher, von der Erwägung leiten, dass bei elektrischer Traktion die Tarifpolitik auf eine *intensive* (nicht extensive) Betriebsführung abstellen müsse. Damit ist auch der einheimischen Bevölkerung, unter deren Beteiligung unsere Hauptlinie seinerzeit finanziert wurde, am besten gedient. Der Kriegstaxzuschlag ist der gleiche wie für die Billette einfacher Fahrt. Für Retourbillette wird somit nach wie vor auf den doppelten Taxen einfacher Fahrt ein Rabatt von 15 % in I. Klasse, 20 % in II. Klasse und 25 % in III. Klasse gewährt. — Auf den Taxen des *Gesellschafts- und Schulfahrtentarifs* vom 1. Juni 1914 erheben wir die gleichen prozentualen Kriegstaxzuschläge wie auf den gewöhnlichen Fahrpreisen einfacher Fahrt; auch hier haben wir im Interesse der Verkehrsentwicklung und aus Rücksichtnahme auf das notleidende Gastgewerbe des Berner Oberlandes darauf verzichtet, von der behördlich bewilligten Taxerhöhung vollen Gebrauch zu machen. Letzteres gilt auch für die *Streckenabonnemente.* Diese sind nun bei allen Linien der Betriebsgemeinschaft B.L.S./B.N. (exkl. M.L.B.) mit folgenden Zuschlägen belastet: Serie I (für eine bestimmte Anzahl Fahrten): 55 % in II. und 45 % in III. Klasse; Serie II (zu beliebiger Fahrt): 75 %; Serie III (Schülerabonnemente): 60 %; Serie IV (Arbeiterabonnemente): 50 %. — Vorstehende Ausführungen betreffend die Taxzuschläge im Personen- und Gepäckverkehr beziehen sich nur auf die Oberländer Linien der B.L.S. Auf der noch mit Dampf betriebenen und ganz von Linien der S. B. B. eingeschlossenen M. L. B. kommen nach wie vor die Tarifnormen der S. B. B. zur Anwendung.

Hinsichtlich des *Gepäck- und Expressgutverkehrs* haben die Verwaltungen der Betriebsgemeinschaft B. L. S. / B. N. sich den S. B. B. angeschlossen. Die neuen Taxen entsprechen den um 20 % erhöhten Eilguttaxen und sind damit im Durchschnitt zirka 17 % höher als die frühern.

Auch mit Bezug auf die Taxen für die Beförderung *lebender Tiere* besteht Uebereinstimmung mit dem Vorgehen der S. B. B. Die neuen Taxen sind etwa 10 % höher als die frühern. Gegenüber dem Zustande vor dem Kriege bedeutet dies einen Aufschlag von durchschnittlich zirka 200 %. Dabei ist aber nicht ausser acht zu lassen, dass vor dem Kriege die Tiertaxen

viel zu niedrig waren gegenüber den Gütertaxen und dass die Bahnen bei den Einzelsendungen nicht auf ihre Selbstkosten kamen. Für Sömmerungsvieh werden auch fernerhin reduzierte Taxen gewährt.

Im *Güterverkehr* wurde der durchschnittliche Zuschlag von zirka 115 % auf zirka 140 % erhöht. Mit den übrigen Privatbahnen hatten wir Stellung genommen gegen das von den S. B. B. vorgeschlagene Staffeltarifsystem, solches namentlich deswegen, weil es die langen Distanzen auf Kosten der kürzern begünstigt und damit der Automobilkonkurrenz Vorschub leistet. Um nicht die Einführung der neuen Zuschläge zu verzögern, liessen die Privatbahnen schliesslich ihren Widerspruch gegen eine *versuchsweise* Einführung des Staffeltarifsystems für einmal fallen. Die seitherigen Erfahrungen haben aber gezeigt, dass ihre Bedenken nur zu begründet waren; für Distanzen bis zu 200 km sind die Gütertaxen derart hoch, dass die Automobilkonkurrenz bereits einen erheblichen Teil des Verkehrs an sich gerissen hat. So oder anders wird hier Remedur geschaffen werden müssen.

b) Spezielles betreffend den Personenverkehr.

Einerseits im Interesse einer Einnahmenvermehrung, anderseits der betrieblichen Inkonvenienzen wegen, welche die Ausgabe von Abonnementsheften und Fahrmarken auf den Uebergangsstationen S. B. B./B. L. S. mit sich brachte, wurde die Einrichtung der *Familienkilometerabonnemente* auf den Bahnlinien Scherzligen-Bönigen und Spiez-Zweisimmen mit Wirkung ab 1. Mai 1920 aufgehoben. Auf der Linie Spiez-Frutigen war sie schon auf 1. Mai 1913 aufgehoben worden und auf derjenigen Frutigen-Brig hatte sie überhaupt nie bestanden.

Namentlich weil zufolge dieser Massnahme nun wieder mehr Streckenabonnemente gelöst werden, haben wir ab 1. November 1920 die wahlweise Benutzbarkeit dieser Abonnemente inkl. Arbeiterabonnemente zur Fahrt per Schiff oder Bahn längs des linken Thunerseeufers zugestanden, bei Karten zur *beliebigen* Fahrt jedoch nur gegen Bezahlung eines angemessenen Taxzuschlages.

Die Bezugsberechtigung für *Arbeiterabonnemente* ist mit Wirkung ab 1. April 1920 durch Erhöhung der Lohngrenze auf Fr. 400. — per Monat und ab 1. August 1920 auf Fr. 450. — per Monat erweitert worden. Ferner haben wir vom 8. Juli 1920 an deren Benützungszeit morgens und abends um je eine Stunde verlängert. Die Hinfahrt kann nun bis morgens 9 Uhr und die Rückreise von 16 Uhr an erfolgen. — Eine weitere Erleichterung für den Arbeiterverkehr besteht darin, dass seit dem 1. März 1920 *direkte* Arbeiterabonnemente zwischen B. L. S.-Stationen einerseits und Thun anderseits ausgegeben werden.

Im Interesse der Hebung des Touristenverkehrs hatten wir die Wiedereinführung der während des Krieges aufgehobenen Einrichtung der *festen* und *kombinierbaren Rundreisebillette* in Aussicht genommen. Die Zustimmung der S. B. B. war jedoch nicht erhältlich, indem diese Verwaltung auf dem Boden steht, dass die Rabattgewährung für Rundtouren sich mit der bei ihr durchgeführten Abschaffung der ermässigten Retourtaxen nicht vertrage. Da uns ihre Mitwirkung auch für den Fall der Einrechnung ihrer normalen Taxen versagt war, musste die Einführung von Rundfahrtsbilletten über die B. L. S. unterbleiben.

Was den *internationalen Personenverkehr* anbetrifft, so haben wir bereits im Abschnitt a) hiervor auf die Schwierigkeiten hingewiesen, welche sich der Wiedereinführung direkter Tarife entgegenstellen. Für die B. L. S. nachteilig ist namentlich der Umstand, dass im Verkehr Frankreich-Italien direkte Billette über Modane und via Vallorbe-Simplon (Orient-Express) abgegeben werden, via Lötschberg dagegen noch nicht.

Direkte Personenwagen I. und II. Klasse Paris-Bern via Dijon-Pontarlier und Paris-Brig via Delle-Biel-Bern verkehren zwar wieder seit dem 1. Juli 1919. Zugsverspätungen auf der

französischen Strecke und in Delle führten indessen häufig zu Anschlussbrüchen, was begreiflicherweise der Entwicklung des Verkehrs über die B. L. S. nicht förderlich sein konnte. Erst in letzter Zeit lässt sich in dieser Beziehung eine namhafte Besserung verspüren. — Zur Wiedereinführung direkter Personenwagen I. und II. Klasse zwischen Bern und Mailand ist es erst am 1. Juli 1920 gekommen, und auf diejenigen zwischen Paris und Mailand (via Delle-Lötschberg) musste noch das ganze Jahr hindurch verzichtet werden. — Zieht man ausserdem die zeit- und geldraubenden Formalitäten und lästigen Plackereien in Betracht, denen der Reisende durch die Fremdenpolizei — und zwar ganz besonders durch die schweizerische — noch immer ausgesetzt ist, so kann es nicht verwundern, wenn die Entwicklung des internationalen Personenverkehrs über unsere Linie im Betriebsjahre noch sehr zu wünschen übrig liess. Wie könnte es anders sein angesichts des Umstandes, dass es uns noch immer nicht gelungen ist, von den französischen Behörden die Errichtung eines Einwanderungsbureaus in Delle und damit die Aufhebung des Verbots der Einwanderung italienischer Arbeiter nach Frankreich über diesen für uns so wichtigen Grenzpunkt zu erlangen. — Der hohe Stand der Schweizervaluta hat die Konkurrenzkraft der schweizerischen *Transitrouten* ganz bedeutend herabgesetzt; als ob es damit nicht genug wäre, wird der Transitverkehr durch unser Land von der schweizerischen Fremdenpolizei noch weiter belastet dadurch, dass die Reisenden gezwungen werden, sich bei den schweizerischen Konsulatsbehörden eine Transiterlaubnis (Passvisum) zu verschaffen, was namentlich denjenigen erheblichen Zeit- und Geldaufwand verursacht, die weit weg vom Sitze eines Schweizerkonsulates wohnen.

Eine merkliche Besserung gegenüber dem Vorjahre zeigte der *Touristenverkehr nach der Schweiz selbst;* immerhin ist er noch höchst bescheiden im Vergleich zu den Dimensionen dieses Verkehrs vor dem Kriege. — Namentlich dem Fehlen direkter Billette in wichtigen Relationen und sodann den fremdenpolizeilichen Vorschriften ist es zuzuschreiben, dass die Touristen im internationalen Verkehr weit mehr als früher sich der Beratung und Führung durch *Reisebureaux* anvertrauen. Die Zahl derartiger Unternehmungen, welche von den wichtigeren schweizerischen Transportanstalten mit dem Billetverkauf (spezielle kombinierbare Fahrscheine) beauftragt sind, ist daher in raschem Wachsen begriffen. Bis Ende 1920 waren 16 solcher Verträge in Kraft erwachsen. — Vermehrten Besuch hatte das Berner Oberland namentlich aus England und den Niederlanden. Ersterm stand in der Sommersaison 1920 der 1—2 Mal per Woche verkehrende Expresszug Calais-Delle-Basel (in Delsberg Anschluss nach Bern) zur Verfügung. Auch in der Wintersaison 1920/21 wurde dieser Zug periodisch geführt, jedoch über Mülhausen, was für die M. L. B. den Verlust des betreffenden Verkehrs und für die Reisenden einen zeitraubenden Umweg bedeutet. — Erstmals im Winter 1920/21 haben wir im Verkehr ab Interlaken und Spiez für den Calais-Express die Platzreservierung eingeführt; diese Neuerung hat sich bewährt.

Seit dem 1. August 1920 wird nun auch im direkten Personenverkehr aus der Schweiz nach Italien die Kursdifferenz auf den italienischen Einrechnungstaxen berücksichtigt, während vorher, gemäss einer italienischen Gesetzesvorschrift, in der Schweiz die Lire als Franken gerechnet werden musste. Diese vom Publikum dringend verlangte Massnahme hatte allerdings die Aufhebung der wahlweisen Benutzbarkeit der Billette einzelner Relationen via Lötschberg oder Gotthard zur Folge.

Der *intern-schweizerische Touristenverkehr* hat gegenüber dem Vorjahre nicht in dem erhofften Masse zugenommen. Zwar fehlt es dem Berner Oberlande nicht mehr an guten Zugsverbindungen von Bern her seit der Einführung des elektrischen Betriebes auf den Linien Bern-Münsingen-Thun (1. Mai 1919) und Bern-Belp-Thun (16. August 1920). Aber die Verteuerung der Lebenshaltung und die Erhöhung der Fahrpreise, insbesondere die Abschaffung der kurzfristigen Generalabonnemente sowie der kombinierbaren und festen Rundreisebillette,

machen sich in ungünstigem Sinne fühlbar. Auch der Gesellschafts- und Schulfahrtenverkehr ist noch weit entfernt von der vorkriegszeitlichen Bedeutung. Durch Veranstaltung von *Vergnügungszügen* zu ermässigter Taxe gelang es uns, den Sonntagsausflugverkehr nach dem Berner Oberlande und dem Oberwallis merklich zu vermehren. Doch stiess dabei die mitbeteiligte Gürbetalbahn auf Opposition seitens der S. B. B.; über die Erledigung dieses Anstandes wird nächstes Jahr zu berichten sein. — Trotzdem die Maul- und Klauenseuche im Berner Oberlande erst nach Schluss der Sommersaison auftrat, machte sich dieselbe während der ganzen Saison stark verkehrshemmend fühlbar.

c) Spezielles betreffend den Güter- und Tierverkehr.

Besser als der Personenverkehr entwickelte sich im Berichtsjahre der Gütertransport. Zeitweise ganz beträchtliche Dimensionen nahm der Kohlenverkehr (Wiedergutmachungskohle) Ruhr-Italien an, um dann allerdings für kürzere oder längere Zeitperioden wieder fast auf Null zurückzugehen. Im übrigen lässt der Wiederaufschwung des Güterverkehrs im Transit durch die Schweiz noch sehr zu wünschen übrig, solches nicht zuletzt wegen der Beeinträchtigung der Konkurrenzfähigkeit der Schweizer Routen durch den hohen Stand der Schweizer Valuta. Zwar wurde die Konkurrenz von den S. B. B. und der B. L. S. gemeinsam aufgenommen, soweit dies innerhalb eines bestimmten Taxminimums möglich war; bis zum Schlusse des Berichtjahres konnte solches aber nur auf dem für die Verfrachter umständlichen Wege der Rückvergütung geschehen. — Der schweizerische *Ueberseeverkehr via Genua* war in den ersten Monaten des Jahres noch recht befriedigend, zeigte jedoch in der Folge abnehmende Tendenz. Die daherigen Ursachen sind mehrfacher Art: einmal die schärfere Konkurrenzierung der Genueser Route durch ausseritalienische Häfen, insbesondere Antwerpen, sodann der Rückgang der amerikanischen Kohlenzufuhren über Italien und endlich die mehr und mehr sich einstellende Depression in der schweizerischen Industrie. Letzteres Moment hat namentlich auch den Güterverkehr *Wallis—übrige Schweiz* sehr ungünstig beeinflusst.

Der in unserm Geschäftsbericht pro 1919 erwähnte Lagerschuppen (A) wurde am 8. Januar 1920 in Betrieb genommen. Ihm folgte am 24. Februar 1920 der Lagerschuppen B und am 9. April 1920 der Schuppen C. Erstere beiden haben wir dem eidg. Ernährungsamt, den Schuppen C dem Syndikat der schweiz. Schokoladefabrikanten fest vermietet. Mit dem 1. Mai 1920 ist das die B. L. S. belastende Verbot, selber einen Lagerhausbetrieb zu führen, dahingefallen. Zur Aufnahme eines öffentlichen Lagerhausbetriebes haben wir in der Folge einen vierten grossen Lagerschuppen (D) erstellen lassen; er war am 17. Januar 1921 bezugsfähig. Die gesamte Lagerfläche unserer Lagerhausanlage Frutigen beträgt nun rund 7000 m² und gestattet die Einlagerung von 17,500 Tonnen Güter.

Die *italienisch-schweizerische Transportgesellschaft in Genua* war in der ersten Hälfte des Jahres 1920 sehr gut beschäftigt. Nachher bekam auch sie den allgemeinen Verkehrsrückgang zu spüren. Immerhin ist das finanzielle Ergebnis pro 1920 befriedigend.

Die Revision des von uns auf den 1. Mai 1920 gekündigten *Verkehrsteilungsvertrages S. B. B./B. L. S.* ist noch nicht zum Abschlusse gelangt.

Der Bundesratsbeschluss vom 10. Juni 1918 betreffend die *Leitung des Güterverkehrs über kohlensparende Routen* wurde auf 1. Oktober 1920 aufgehoben, trotzdem damals von einem Rückgange der exorbitanten Kohlenpreise noch nichts zu spüren war. Begreiflicherweise ergab sich hieraus eine nachteilige Wirkung auf den Verkehr unserer elektrisch betriebenen Linie.

Zufolge der allgemeinen Verbreitung der Maul- und Klauenseuche hat der Tierverkehr im Berichtsjahre einen sehr starken Rückgang zu verzeichnen.

d) Fahrgeldrückerstattungen.

Wegen Nichtausnutzung von Billetten und aus ähnlichen Gründen sind im Berichtsjahre an Taxrückerstattungsbegehren eingegangen 704 (1919: 734)

Ferner sind auf Grund des schweizerischen Fahrgeldrückerstattungs-Uebereinkommens von andern Verwaltungen Erstattungsbegehren auf unsere Rechnung erledigt worden, und zwar 493 (1919: 414)

Total 1197 (1919: 1148)

e) Frachtreklamationsdienst.

Frachterstattungsbegehren wegen unrichtiger Anwendung von Tarifen, Gesuche um nachträgliche Anwendung von Reexpeditions- und Exporttarifen oder um Einhaltung von Rückvergütungsversprechen, ferner Verschleppungsregelungen waren insgesamt 1727 zu behandeln (1919: 560). Die unverhältnismässig grosse Zunahme gegenüber dem Vorjahr rührt davon her, dass, wie bereits im Abschnitt c) bemerkt, in Ermangelung direkter Transittarife die Konkurrenzaufnahme seitens der schweizerischen Transitrouten gegen Auslandsrouten vielfach auf dem Detaxierungswege durchgeführt werden musste.

4. Reklamationswesen.

An Entschädigungsforderungen aus Zugsverspätungen, sowie wegen Havarien, Verlust, Manko und Lieferfrist-Ueberschreitungen im Personen-, Gepäck-, Tier- und Güterverkehr waren 1221 (1919: 1013) Fälle zu behandeln, wovon 13 (13) auf das Dampfschiffunternehmen entfallen.

Aus diesen Reklamationsfällen und aus den von andern Verwaltungen gemäss den bestehenden Abkommen erledigten Forderungen waren an Entschädigungen von unserem Bahnunternehmen Fr. 7755.58 (1919: 9864.59) und vom Schiffsunternehmen Fr. 11.38 (1919: Fr. 40.26) zu bezahlen.

5. Publizitätswesen.

Trotz der durch das Umsichgreifen der Maul- und Klauenseuche behinderten Ausflugs- und Reisemöglichkeiten wurde durch die üblichen Massnahmen auf die Belebung des Verkehrs nach Möglichkeit eingewirkt durch Inserate, Auskünfte, Abgabe von Drucksachen, Photographien, Diapositiven und Films an Interessenten, durch Unterstützung von Vorträgen etc. über die Lötschbergbahn und das Berner Oberland. Es wurden im Berichtsjahre die französische und die englische Broschüre neu herausgegeben, eine Neuauflage des Hubacherschen Reliefplakates erstellt und ein Pliant in spanischer und englisch-französischer Sprache verbreitet. Bilder vom Lötschental und dem Berner Oberland in farbiger Ausführung und als photographische Vergrösserungen wurden in grösserer Zahl an Reisebureaux und Konsulate abgegeben. Es wurden versandt: 1143 Plakate, davon 369 deutsche, 688 französische und 83 englische, 458 Reliefkarten, zum grössern Teil gegen Bezahlung, 36,658 Führer, nämlich 2940 deutsche, 10,632 französische, 5800 italienische und 17,286 englische sowie über 22,000 Pliants.

In den Variété-Theatern von Bern und Basel wurden Lichtbilder aus dem Berner Oberland täglich vorgeführt. In vermehrtem Masse wurde im In- und Auslande auch durch Insertionen Propaganda gemacht, insbesondere auch für den Wintersportverkehr.

6. Personalbestand B. L. S. / B. N.

inbegriffen die von der B. L. S. mitbetriebenen Linien und den Dampfschiffbetrieb Thuner- und Brienzersee.

	Bestand des ständigen Personals: auf 31. Dez. 1919			auf 31. Dez. 1920		
I. Allgemeine Verwaltung.						
Sekretariat, inbegr. Kanzlei, Registratur und Archiv	6			6		
Hauptkasse	3			3		
Hauptbuchhaltung	2			2		
Verkehrsbureau (Abrechnungswesen, Verkehrsstatistik)	36			36		
Tarifbureau	7			7		
Abwartpersonal	4			4		
			58			58
II. Unterhalt und Bewachung der Bahn.	Bern	Spiez		Bern	Spiez	
Zentralbureaux in Bern und Spiez	6	4		6	4	
Telegraphenaufseher	1	—		—	—	
Bahnmeister	3	5		3	5	
Bahnmeistergehilfen	1	1		2	1	
Vorarbeiter inkl. Stellwerkvorarbeiter	8	14		7	13	
Bahnwärter	15	26		15	26	
Bahnarbeiter mit Jahresvertrag	20	30		20	30	
Ständige Bahnarbeiter im Taglohn (inbegriffen die ständigen Spezialwachen B. L. S.)	6	53		6	51	
Barrieren-Wärter und -Wärterinnen	20	17		20	17	
	80	150		79	147	
			230			226
III. Stationsdienst und Zugsbegleitung.						
Zentralbureau (inbegriffen Telegraphenbureau der Verwaltung)	11			12		
Wagenkontrolle	4			5		
Bahnhofvorstände und deren Stellvertreter	4			5		
Stationsvorstände	54			54		
Stationsgehilfen und Volontäre	94			96		
Einnehmer und Kassabeamte	2			7		
Gepäckexpedienten	1			1		
Portier	2			1		
Güterexpedienten	3			2		
Haltestelle-Vorsteher und -Vorsteherinnen	6			5		
Vorarbeiter	7			7		
Stellwerk- und Weichenwärter	44			50		
Stationsarbeiter mit Jahresvertrag	23			24		
Ständige Stationsarbeiter im Taglohn	29			26		
Zugführer	21			29		
Kondukteure	76			82		
Bremser	17			17		
			398			423
Uebertrag			686			707

	auf 31. Dez. 1919		auf 31. Dez. 1920	
Uebertrag		686		707
IV. Fahr- und Werkstättedienst.				
Zentralbureau	9		10	
Depotchefs (zugleich Werkstättevorstände)	3		3	
Gehilfen für Depot- und Werkstättedienst	10		10	
Lokomotivführer	35		45	
Heizer und Beimänner für elektrischen Betrieb	47		35	
Visiteure und deren Gehilfen	11		11	
Lokomotivreiniger	21		21	
Wagenreiniger	19		19	
Vorarbeiter beim Werkstättedienst	10		10	
Werkstättearbeiter mit zeitweiliger Verwendung als provisorische Heizer und Beimänner	25		40	
Werkstättearbeiter (Berufsleute und ausschliesslich für Werkstättedienst)	157		152	
Werkstättearbeiter (Handlanger)	95		100	
		442		456
V. Dienst bei den Stark- und Schwachstromleitungsanlagen.				
Leitungsaufseher und Gehilfen	2		2	
Telegraphenaufseher	—		1	
Linienmonteure und Vorarbeiter	9		12	
Leitungsarbeiter	13		24	
		24		39
VI. Kraft- und Pumpwerk in Grenchen (Ventilationsanlage und Wasserversorgung)		4		4
VII. Dampfschiffbetrieb Thuner- und Brienzersee.				
Zentralbureaux in Bern und Interlaken (inbegriffen Sommeraushilfe im Fahr- und Stationsdienst)	9*		7*	
Kapitäne und Kapitän-Stellvertreter	5		5	
Kassiere und Kassieraspiranten	8		7	
Steuermänner und Untersteuermänner	12		12	
Matrosen	24**		25**	
Maschinisten und Untermaschinisten	13		10	
Heizer	15**		15**	
Stationspersonal (inbegr. Ländter und Signalisten)	13		13	
Werftepersonal mit teilweiser Verwendung im Fahrdienst	12		12	
		111		106
VIII. Materialverwaltung.				
Materialverwalter	1		1	
Bureaugehilfen	4		5	
		5		6
Totalbestand		1272		1318

* Ein Teil dieses Personals ist dermalen im Tarifbureau beschäftigt.

** Ein Teil dieses Personals wird zeitweise im Bahnbetrieb (Bremserdienst) beschäftigt.

Ferner sind zu erwähnen die jeweils nur vorübergehend beschäftigten

Saisonangestellten:

	Mittlerer Bestand pro 1919			Mittlerer Bestand pro 1920		
1. Bahnunterhaltungsdienst.	B. J. Bern	B. J. Spiez		B. J. Bern	B. J. Spiez	
a) Bahnarbeiter (Kramper)	80	120		80	140	
b) Barrierenwärterinnen	2	—		2	—	
	82	120		82	140	
			202			222
2. Schiffsdienst.						
a) Stationsangestellte		1			1	
b) Fahrdienstangestellte		—			—	
			1			1
Total Saisonangestellte (mittlerer Bestand)			203			223

IV. Dampfschiffbetrieb Thuner- und Brienzersee.

1. Allgemeines.

Umfang des Betriebes. Auf dem *Thunersee* war nur die Strecke Scherzligen-Oberhofen-Gunten-Spiez-Merligen-Beatenbucht das ganze Jahr bedient. Lediglich im Sommer wurden befahren die Stationen Thun-Hofstetten, Leissigen, Beatushöhlen und Interlaken (Thunersee). — Auf dem *Brienzersee* war im Winter 1919/20 einzig die Strecke Interlaken (Brienzersee)-Bönigen-Iseltwald bedient. Versuchsweise ist vom 1. Oktober 1920 an auch die inzwischen mit einer Motorbootländte versehene Station Ringgenberg in den Winterdienst einbezogen worden. Nur im Sommer befahren wurden die Stationen Oberried, Giessbachfälle und Brienz. (Siehe auch Abschnitt IV, 5, hiernach.)

Seit dem 1. Juli 1920 besteht nun auch auf dem *Thunersee* ein *Motorbootdienst;* in denselben einbezogen sind die Stationen Thun-Hofstetten, Scherzligen, Oberhofen, Gunten, Spiez, Merligen und Beatenbucht.

Der *Verband schweizerischer Dampfschiffahrtsunternehmungen* behandelte in einer Verbandskonferenz und einer grossen Zahl von Kommissionssitzungen eine Reihe von gemeinsamen Angelegenheiten technischer, betrieblicher und kommerzieller Natur. Wir erwähnen daraus die Revision des Arbeitsgesetzes, die Erhöhung der Postentschädigungen, die Stellungnahme gegen die Konkurrenzierung durch private Motorschiffe, die Gefährdung der Schiffahrt durch Wasserflugzeuge, ferner die vom eidg. Eisenbahndepartement verlangte Revision der Vorschriften betreffend die Anstellung, Belehrung und Prüfung des Personals und sodann eine Eingabe an die genannte Behörde bezweckend die Reduktion des Soll-Mannschaftsbestandes der Schiffe auf das durchaus Notwendige.

Der *Versicherungsverband schweizerischer Dampfschiffahrtsunternehmungen* hat auch im Jahre 1920 ein befriedigendes Rechnungsergebnis erzielt.

Ueber den von uns zu den Selbstkosten besorgten Betrieb der *Spiezer Verbindungsbahn* gibt der Geschäftsbericht dieser Unternehmung nähern Aufschluss.

Die *Brienz-Rothorn-Bahn,* deren Betriebsführung ebenfalls uns obliegt, war im Berichtsjahre noch nicht in der Lage, den Betrieb wieder aufnehmen zu können.

Für die *Drahtseilbahn Thunersee-Beatenberg* besorgten wir, wie bisher, gegen entsprechende Entschädigung die Arbeiten des kommerziellen Dienstes sowie die Buchhaltung.

2. Tarifwesen.

Auf 1. August 1920 wurde seitens der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen eine allgemeine Erhöhung der *Kriegstaxzuschläge* durchgeführt. Es ist dies die sechste Auflage dieser Zuschläge. Für die gewöhnlichen Personentaxen einfacher Fahrt beträgt nun der Taxzuschlag 55 % auf dem I. Platz und 45 % auf dem II. Platz. In Uebereinstimmung mit dem Vorgehen der beiden Uferbahnen wurden auf dem Thunersee die ermässigten Retourtaxen beibehalten; dieselben sind jedoch mit dem gleichen Zuschlag belastet wie die Taxen der einfachen Billette. Auf dem Brienzersee blieben dagegen die Retourbillette zu ermässigter Taxe abgeschafft. — Für die Familien-Kilometerabonnemente, deren Geltungsbereich seit dem 1. Mai 1921 auf die Dampfschiffunternehmung des Thuner- und Brienzersees beschränkt ist, wurde der Zuschlag von 40 auf 60 % erhöht. Die See-Generalabonnemente sind nunmehr mit einem Zuschlage von 75 % (vorher 50 %) belastet. — Für Gesellschaften und Schulen gilt auf dem Thunersee noch der allgemeine schweizerische Tarif vom 1. Juli 1915 mit 55 % Zuschlag auf dem I. und 45 % auf dem II. Platze (gleiche Beordnung wie für die linksufrige Bahn). Auf dem Brienzersee dagegen werden Gesellschaften und Schulen nach den für die S. B. B. geltenden Bestimmungen behandelt. — Für den *Gepäck- und Expressgutverkehr* kommt auf beiden Seen, wie übrigens auch auf den Bahnlinien der B. L. S. / B. N., der neue Normaltarif der S. B. B. zur Anwendung. — Für den *Güterverkehr* wurde der Taxzuschlag von 120 auf 140 % und für den *Tierverkehr* von 180 auf 200 % erhöht.

3. Schiffsmaterial.

Allgemeines. Um an Unterhaltungs- und Revisionskosten zu sparen, haben wir auch im Berichtsjahre nicht mehr Dampfschiffe dienstbereit stellen lassen, als an den verkehrsstärksten Sommersonntagen zur Abwicklung des Dienstes erforderlich waren. Angesichts der Kohlenteuerung wurde dabei namentlich auf die Schiffe mit relativ geringem Kohlenkonsum gegriffen. Die schweren Salonschiffe « Blümlisalp », « Lötschberg » und « Jungfrau » sowie die « Helvetia », also gerade unsere neuesten und komfortabelsten Schiffe, blieben ausser Verwendung. Ohne Unterhalt geht es aber auch bei diesen Fahrzeugen nicht ab. Immerhin wurde er auf das Allernotwendigste beschränkt. Hauptreparaturen zu Lasten des Erneuerungsfonds sind auch diesmal keine zu verzeichnen.

Thunersee. Den Stapelgang haben bestanden: « Beatus », « Stadt Thun » und « Spiez ». — Von der Dampfschiffgesellschaft des Vierwaldstättersees haben wir das Benzinmotorschiff « Astra » (nun « Gunten »), mit 70 Personen Tragfähigkeit, 22 HP Maschinenstärke und 13½ bis 14 St.-Km. Fahrgeschwindigkeit, erworben. Am 18. Juni traf es in teilweise demontiertem Zustande in Scherzligen ein, und am 21. Juli wurde es in den fahrplanmässigen Dienst eingestellt. Weil bisher nur für den Sommerdienst eingerichtet, musste das Fahrzeug nach Schluss der Sommersaison einem teilweisen Umbau unterworfen werden; wir erwähnen insbesondere den Einbau der Kajütheizung — unter Verwendung der Auspuffgase — die Erstellung eines Treppenhauses und einer festen Ueberdachung des Decks.

Brienzersee. Auf Stapel gezogen: «Interlaken» und «Iseltwald». Auf letzterem musste gemäss Weisung des Eisenbahndepartements eine vierte wasserdichte Querwand (Schottwand) eingebaut werden.

4. Bauten.

Landungsanlagen. — Thunersee. Auf den Stationen Scherzligen, Oberhofen, Gunten, Spiez und Merligen wurden provisorische Landungseinrichtungen für das Motorboot erstellt und am 31. Juli gleichzeitig mit der definitiven Anlage in Hofstetten in den Dienst genommen. In Beatenbucht behalf man sich einstweilen, so gut es ging, mit der gewönlichen Dampfschifflandungsstelle. Sobald der Wasserstand es erlaubte, wurden dann auf den Seestationen die definitiven Motorboot-Landungsanlagen in Angriff genommen, und zwar in Gunten, Spiez und Beatenbucht ein beweglicher Landungssteg, in Oberhofen und Merligen eine Landungstreppe in armiertem Beton. Die Inbetriebnahme, nach durchgeführter amtlicher Inspektion, erfolgte: in Oberhofen und Merligen am 6. Dezember 1920, in Gunten und Beatenbucht am 21. Dezember 1920 und in Spiez am 10. Februar 1921.

Brienzersee. Um die Stationen Ringgenberg und Oberried in den Motorbootdienst einbeziehen zu können, haben wir auf denselben bewegliche Motorboot-Landungsstege erstellen lassen. Dieselben wurden, nach vorausgegangener amtlicher Untersuchung, am 6. Juli 1920 dem Betriebe übergeben. Vom 1. Mai bis dahin hatte man sich mit provisorischen Einrichtungen beholfen.

Der *Schiffahrtskanal Thunersee-Interlaken* erforderte keine Unterhaltungsarbeiten von Belang, wohl aber musste der Zores-Eisenbelag der Sporrenländte im Hafen von Interlaken zu einem grossen Teile erneuert werden.

5. Betrieb.

In dem ab 1. Mai 1920 gültigen Sommerfahrplan (Interimsfahrplan) der Dampfschiffunternehmung war vorgesehen: der Einbezug der Stationen Ringgenberg und Oberried in den Motorbootdienst des Brienzersees vom 1. Mai an und die bereits im Abschnitt IV, 1, erwähnte Einführung des Motorbootdienstes auf der untern Hälfte des Thunersees vom 1. Juli an; weil das Motorboot «Gunten» (vgl. Abschnitt IV, 3) erst auf 21. Juli die eidgenössische Betriebsbewilligung erhielt, musste bis dahin der letztgenannte Motorbootdienst vom Schraubendampfer «Spiez» besorgt werden.

Der allgemeine Fahrplanwechsel vom 8. Juli 1920 brachte eine abermalige Revision des Schiffsfahrplanes.

Im Sommer 1920 (1. Mai bis 31. Oktober) sind wir auf dem Thunersee erstmals wieder an Werktagen mit 2 Dampfschiffen gefahren; an Sonntagen im Juli und August kam dazu ein drittes; daneben bestand vom 1. Juli bis 30. September ein Motorbootdienst. Vergleichsweise sei beigefügt, dass vor dem Kriege in der Vor- und Nachsaison täglich 4 und während der Hochsaison täglich 5 Dampfschiffe voll beschäftigt waren.

Auch auf dem Brienzersee sind wir wiederum den normalen Fahrplanverhältnissen einen Schritt näher gerückt, indem im Juni und September 2, im Juli und August dagegen 4 Dampfschiff-Kurspaare geführt wurden (im Sommer 1919 waren es täglich 2).

Weil der Fahrplan vom 8. Juli 1920 bis Ende Mai 1921 Gültigkeit haben sollte, musste er für den Sommer und den Winter (1. November bis 31. März) je besondere Fahrplantabellen enthalten. Dabei war vorgesehen, den Winterdienst auf dem Thunersee (von Scherzligen

bis Beatenbucht) lediglich durch das Motorboot besorgen zu lassen. Die hierzu erforderliche Enthebung von der Verpflichtung zum Grossviehtransport für die Monate November bis März wurde vom eidgenössischen Eisenbahndepartement anstandslos erteilt. Die Besorgung des Güterdienstes durch das Motorboot erwies sich als durchführbar. In nautischer Beziehung kann über die Verwendung eines Motorbootes für den Winterdienst auf dem Thunersee noch kein abschliessendes Urteil abgegeben werden; immerhin ist anzunehmen, dass auch in Wintern mit weniger günstigen Witterungsverhältnissen die Betriebsstörungen durch hohen Wellengang sich in leidlichen Grenzen halten werden. Wir nehmen daher in Aussicht, auch fernerhin diesen Dienst nur noch durch ein Motorboot besorgen zu lassen.

An Fahrleistungen sind zu verzeichnen:

	Thunersee			Brienzersee			Beide Seen zusammen		
	1913	1919	1920	1913	1919	1920	1913	1919	1920
Dampfschiffkilometer . .	181,434	41,675	67,063	107,639	12,114	18,561	289,073	53,789	85,624
Motorbootkilometer . .	—	—	9,075	—	14,609	13,307	—	14,609	22,382
Total	181,434	41,675	76,138	107,639	26,723	31,868	289,073	68,398	108,006

Betriebsstörungen von erheblicher Bedeutung sind im Berichtsjahre nicht vorgekommen, haftpflichtige *Unfälle* von Drittpersonen (Passagieren und Passanten) ebenfalls nicht. Die dem Personal zugestossenen Unfälle waren alle leichterer Natur.

V. Finanzielles.

1. Allgemeines.

Das schweizerische Post- und Eisenbahndepartement hat die *Rechnungen und Bilanz des Jahres 1919* unterm 9. Juli 1920 genehmigt. Die Bereinigung der Baurechnung (Prüfung der Nachtragungen in den Jahren 1918 und 1919 sowie der Bauzinse) und der gesetzmässigen Einlagen in den Erneuerungsfonds wurde auf später verschoben.

Was die *allgemeine Lage unseres Unternehmens* anbetrifft, so ist hervorzuheben, dass die auf die Einstellung der Feindseligkeiten und den Friedensschluss Ende des Jahres 1918 gesetzten Hoffnungen hinsichtlich der Erleichterungen der wirtschaftlichen Beziehungen mit ihren günstigen Rückwirkungen auf Verkehr und Einnahmen sich nur zum Teil erfüllt haben. Namentlich waren es die noch immer vorhandenen hemmenden Pass- und Visaformalitäten, ferner die schlimmen Valutaverhältnisse, welche die Entwicklung des internationalen und Touristenverkehrs stark beeinträchtigten. Nichtsdestoweniger und trotz der ungünstigen Witterung im Frühsommer und dann Ende August, die einen frühen Saisonschluss mit sich brachte, kann eine beachtenswerte Zunahme der Reisendenzahl festgestellt werden. An dieser Zunahme partizipiert in der Hauptsache die schweizerische Bevölkerung; es ist aber auch eine Zunahme der englischen, holländischen, belgischen, schwedischen und norwegischen Reisenden zu verzeichnen, während sich der erwartete grosse Zuzug von Touristen aus Nordamerika nicht einstellte.

Auch im Gepäck- und Gütertransport, bei letzterem insbesondere durch das Anwachsen des Transitgüterverkehrs, ist eine erfreuliche Zunahme festzustellen.

Was speziell den *Bahnbetrieb* anbetrifft, so sind folgende Veränderungen im Verkehr und in den Einnahmen zu verzeichnen:

Die Zahl der Reisenden ist im Vergleich zum Vorjahr von 1,725,304 auf 1,950,079, d. h. um 224,775 Personen (13,03 %) und der Gepäcktransport von 5351 auf 6136 Tonnen, also um 785 Tonnen (14,67 %) gestiegen. Im Güterverkehr zeigt sich eine Zunahme von 364,486 Tonnen oder 28,97 %, d. h. diese Verkehrsgattung ist von 1,258,365 Tonnen auf 1,622,851 Tonnen angewachsen. Ein Ausfall ist neuerdings beim Tiertransport zu konstatieren, indem die beförderte Stückzahl von 38,932 auf 32,976, also um 5956 Stück zurückgegangen ist. Diese Erscheinung steht wiederum mit dem Auftreten der Maul- und Klauenseuche in Beziehung.

Wenn die Transporteinnahmen, wie aus der nachstehenden Gegenüberstellung ersichtlich, recht ansehnliche Mehreinnahmen ergeben, so ist dies einmal auf die erfreulicherweise eingetretene Verkehrssteigerung, namentlich aber auf die weitere Taxerhöhung, von welcher unter Abschnitt Tarifwesen und Kommerzielles vorstehend gesprochen wurde, zurückzuführen.

In den letzten sechs Jahren sind an *Betriebseinnahmen* und *Ausgaben* zu verzeichnen:

Einnahmen:	1915 Fr.	1916 Fr.	1917 Fr.	1918 Fr.	1919 Fr.	1920 Fr.
Personenverkehr . . .	872,071	1,257,536	1,447,542	1,570,842	2,223,810	2,774,403. 21
Gepäckverkehr	61,659	86,306	108,522	127,425	184,193	229,795. 85
Tierverkehr	80,524	116,247	123,473	182,586	168,080	149,435. 66
Güterverkehr inkl. Post .	2,523,511	2,571,017	2,363,329	3,411,292	6,043,716	8,453,061. 07
Verschiedene Einnahmen	211,106	324,787	386,366	432,531	544,371	669,555. 99
Total Betriebseinnahmen	3,748,871	4,355,893	4,429,232	5,724,676	9,164,170	12,276,251. 78
Ausgaben * . . .	2,649,619	3,123,199	3,292,242	4,438,270	5,717,812	7,000,063. 16
Ueberschuss der Einnahmen . . .	1,099,252	1,232,694	1,136,990	1,286,406	3,446,358	5,276,188. 62

* Erneuerungskosten nicht inbegriffen.

Wie aus dieser Gegenüberstellung hervorgeht, haben leider die Betriebskosten ebenfalls eine ganz wesentliche Steigerung erfahren, zurückzuführen auf vermehrte Personalansprüche — Lohnerhöhungen und Arbeitszeitverkürzung —, teurere Materialpreise und grössere Fahrleistungen etc. Bezüglich näherer Details verweisen wir auf die Ausführungen unter Abschnitt 2, Betriebsausgaben, nachstehend.

Eine Verzinsung unserer Hypothekaranleihen war auch im Berichtsjahre nicht möglich, indem der Betriebsüberschuss zur Hauptsache für Bau- und Betriebszwecke benötigt wurde. Insbesondere sind zu erwähnen die sehr bedeutenden Kosten für den Ausbau der Lawinenschutzgalerien auf der Südrampe, deren Erstellung aus Gründen der Betriebssicherheit unerlässlich war. Ein Bild über die daherigen Aufwendungen lässt sich aus Kapitel II, Bahnbau (Aenderungen in den Baurechnungen), gewinnen, wobei zu beachten ist, dass grössere Ausgaben noch auf dem Konto «Unvollendete Bauobjekte» (Ziffer 2 der Aktiven der Bilanz) figurieren.

Die Sanierung unserer kritischen Finanzlage ist dringlich geworden; ein bezüglicher Vorschlag zuhanden der Gläubiger ist ausgearbeitet. Der Abschluss dieser für die gedeihliche Fortentwicklung unseres Unternehmens überaus wichtigen Frage wird in das Jahr 1921 fallen, ebenso die Berichterstattung hierüber.

2. Bericht über Rechnungen und Bilanz.

a. Betriebsrechnung: Bahnbetrieb.

Einnahmen.

Die Gegenüberstellung der Betriebseinnahmen der Jahre 1919 und 1920 zeigt folgendes Bild:

	1919		1920		Mehr- bezw. Mindereinnahmen 1920 gegen 1919	
	Fr.	%	Fr.	%	Fr.	%
Personenverkehr . . .	2,223,810. 28	24,27	2,774,403. 21	22,60	+ 550,592. 93	24,76
Gepäcktransport . . .	184,193. 33	2,01	229,795. 85	1,87	+ 45,602. 52	24,76
Tiertransport	168,080. 13	1,83	149,435. 66	1,22	— 18,644. 47	11,09
Gütertransport	5,959,815. 13	65,03	8,253,772. 82	67,23	+2,293,957. 69	38,49
Posttransporte	83,900. 75	0,92	199,288. 25	1,62	+ 115,387. 50	137,53
Transporteinnahmen Total	8,619,799. 62		11,606,695. 79		+2,986,896. 17	34,65
Verschiedene Einnahmen	544,370. 62	5,94	669,555. 99	5,46	+ 125,185. 37	23,00
Total der Einnahmen .	9,164,170. 24	100,00	12,276,251. 78	100,00	+3,112,081. 54	33,96
oder per Bahnkilometer	77,662. 46		104,036. 03		+ 26,373. 57	33,96

Die Mehreinnahmen des Jahres 1920 gegenüber dem Vorjahre erreichen die Summe von Fr. 3,112,081. 54 und entsprechen einer Vermehrung von 33,96 %; sie sind, wie bereits unter Ziffer 1 dieses Abschnittes hervorgehoben wurde, zum Teil der Verkehrszunahme, insbesondere aber der auf 1. August 1920 in Kraft getretenen weitern Taxerhöhung zuzuschreiben.

Die *Einnahmen aus dem Gemeinschaftsverkehr Scherzligen-Spiez-Interlaken* und die Anteile der Bahn und der Dampfschiffunternehmung aus demselben betrugen:

	1919	Prozent	1920	Prozent
Einnahmen aus dem Gemeinschaftsverkehr Scherzligen-Interlaken . . .	Fr. 541,554. 19	—	Fr. 777,697. 66	—
Anteile der Bahn	» 422,412. 27	78	» 606,604. 18	78
» » Dampfschiffunternehmung .	» 119,141. 92	22	» 171,093. 48	22

Betriebsausgaben (Bahn).

Dieselben stellen sich ohne die Erneuerungskosten wie folgt:

	1919	1920	Gegen das Vorjahr mehr	Gegen das Vorjahr weniger
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
I. Allgemeine Verwaltung	252,019. 23	272,828. 89	20,809. 66	—
II. Unterhalt und Bewachung der Bahn	948,092. 99	900,771. 38	—	47,321. 61
III. Stationsdienst und Zugsbegleitung .	1,452,239. 52	1,782,974. 09	330,734. 57	—
IV. Fahr- und Werkstättedienst . . .	2,541,794. 05	3,382,598. 50	840,804. 45	—
V. Verschiedene Ausgaben	523,666. 41	660,890. 30	137,223. 89	—
Zusammen	5,717,812. 20	7,000,063. 16	1,329,572. 57	47,321. 61
			— 47,321. 61	
Die *Mehrausgaben* pro 1920 betragen somit			*1,282,250. 96*	

Zur Begründung derselben ist folgendes anzuführen:

Allgemeine Verwaltung: Mehrausgaben Fr. 20,809. 66. Hiervon entfallen rund Fr. 18,000 auf ordentliche Gehaltserhöhungen und Fr. 3000 auf Nebenkosten (Druckkosten).

Stationsdienst und Zugsbegleitung: Mehrausgaben Fr. 330,734. 57.

Hiervon entfallen:

auf das Zentralbureau des Stations- und Zugsdienstes	rund Fr.	7,000
» » Stationspersonal	» »	156,000
» » Zugspersonal	» »	118,000
zusammen Personalkosten	rund Fr.	281,000

ferner:

auf Druckkosten (Fahrpläne, Billette etc.)	rund Fr.	12,000
» Heizungskosten (Wartsäle und Bureaux)	» »	21,000
» Inventarunterhalt inklusive Telegraphen- und Telephonapparate	» »	2,000
zusammen Nebenkosten	rund Fr.	35,000
Schliesslich auf grössere Anteile für den gemeinschaftlichen Bahnhof Interlaken-Ost	rund Fr.	11,000

Die *Personalkosten* sind infolge des neuen Arbeitsgesetzes (kürzere Arbeitszeiten, vermehrte Ruhetage und infolgedessen zahlreichere Ablöserschichten) erheblich vergrössert worden. Des weitern hat die Einführung der neuen Gehaltsordnung verteuernd eingewirkt. In bezug auf die Mehrkosten beim Zugspersonal sind auch die grössern Fahrleistungen zu erwähnen, welche eine entsprechende Vermehrung der Zugsbegleitungsmannschaft notwendig machte. Gegenüber dem Vorjahre haben auf den Oberlandstrecken der B. L. S. (Scherzligen-Bönigen und Spiez-Brig) die Zugskilometer um rund 25 % und die Wagenachsenkilometer um rund 22 % zugenommen.

Fahr- und Werkstättedienst: Mehrausgaben Fr. 840,804. 45.

Hieran partizipieren:

die Personalkosten	mit rund Fr.	174,000
die Nebenkosten	» » »	3,000
der Materialverbrauch	» » »	327,000
der Unterhalt der Leitungsanlagen	» » »	8,000
der Unterhalt des Rollmaterials	» » »	329,000

Die *Personalkosten* sind entsprechend dem Anwachsen des Fahrplanes — die Lokomotivkilometer haben um rund 25 % zugenommen — gestiegen; dazu kam die Einwirkung des neuen Arbeitszeitgesetzes (verkürzte Arbeitszeit und vermehrte Ruhetage, infolgedessen zahlreichere Ablöserschichten) und die Kostenvermehrung infolge der neuen Gehaltsordnung.

Der *Materialverbrauch* ist durch die Vermehrung der beförderten Bruttotonnenkilometer auf den Oberlandlinien um rund 56 Millionen und auf der Strecke Münster-Lengnau um rund 7 Millionen beeinflusst worden, wobei zu erwähnen ist, dass am 21. August 1921 auf der Linie Spiez-Bönigen der elektrische Betrieb aufgenommen wurde. Die Mehrausgaben für Kohlen (inklusive Münster-Lengnau) als Folge der schlechtern Qualität und der höhern Preise betragen rund Fr. 263,000 und diejenigen für elektrische Kraft rund Fr. 45,000. Entsprechend dem stärkern Verkehr ergaben sich auch Mehrkosten auf den Rubriken Schmier-, Beleuchtungs-, Reinigungs- und Desinfektionsmaterial.

Was den *Unterhalt des Rollmaterials* anbelangt, so sind die Mehrkosten im besondern auf die vermehrten Reparaturen und Revisionen an den Motoren und Transformern der elektrischen Lokomotiven zurückzuführen.

Bei den Dampflokomotiven kamen die grossen Maschinen der Type Ec $^4/_6$ zur Hauptrevision, was die Arbeiten umfangreicher gestaltete.

Allgemein ist aber auch daran zu erinnern, dass der Werkstättebetrieb infolge der höheren Löhne des Personals und wegen den immer noch sehr teuren Rohmaterialien, wie Metalle, Holz, Stoffe, Farben und Lacke etc. etc., eine sehr kostspielige Sache ist. Bei den andauernd grossen Anforderungen an die Leistungsfähigkeit der elektrischen Lokomotiven muss aber der guten Instandhaltung derselben die grösste Aufmerksamkeit geschenkt werden.

Verschiedene Ausgaben: Mehrkosten Fr. 137,223. 89.

Hieran partizipieren:

die Lokomotivlaufmieten	mit rund	Fr.	10,000
die Unfallversicherungsprämien (höhere Löhne) .	»	»	6,000
die Grundsteuern (höhere Schatzungen)	»	»	6,000
die Beiträge an die Pensions-, Hilfs- und Krankenkassen	»	»	90,000
die Kosten für Propaganda (Reklame)	»	»	25,000

Für die Jahre 1919 und 1920 ergeben sich die folgenden Betriebsausgaben und Durchschnitte:

	1919	1920
im ganzen (exkl. Erneuerungskosten)	Fr. 5,717,812. 20	Fr. 7,000,063. 16
per Bahnkilometer	» 48,456. 03	» 59,322. 57
per Zugskilometer	» 8. 03	» 7. 81
Betriebskoeffizient	62,40 %	57,02 %

Rechnungsabschluss.

	1919	1920
Betriebseinahmen	Fr. 9,164,170. 24	Fr. 12,276,251. 78
Betriebsausgaben	» 5,717,812. 20	» 7,000,063. 16
Ueberschuss der Einnahmen	Fr. 3,446,358. 04	Fr. 5,276,188. 62

Die zu Lasten des Erneuerungsfonds gehenden Ausgaben, welche in den Betriebskosten nicht berücksichtigt sind, betrugen im Jahr 1919 Fr. 112,337. 78 und im Berichtsjahr Fr. 267,458. 61.

b. Betriebsrechnung: Schiffsbetrieb.

Einnahmen.

Diese verteilen sich auf die einzelnen Rechnungsrubriken wie folgt:

	1919	in %	1920	in %	Mehr- und Mindereinnahmen 1920 gegen 1919
1. Personentransport	Fr. 303,567. 52	88,14	Fr. 444,395. 42	92,51	+ Fr. 140,827. 90
2. Gepäcktransport	» 2,211. 55	0,64	» 2,431. 01	0,51	+ » 219. 46
3. Tier- und Gütertransport .	» 25,652. 19	7,45	» 17,106. 09	3,56	— » 8,546. 10
4. Posttransport	» 4,200. —	1,22	» 4,200. —	0,87	—. —
Transporteinnahmen	Fr. 335,631. 26	97,45	Fr. 468,132. 52	97,45	+ Fr. 132,501. 26
5. Verschiedene Einnahmen .	» 8,776. 40	2,55	» 12,266. 35	2,55	+ » 3,489. 95
Total der Betriebseinnahmen	Fr. 344,407. 66	100,00	Fr. 480,398. 87	100,00	+ Fr. 135,991. 21

Betrachten wir die Ergebnisse der beiden Seen für sich, so stellen sich die Zahlen pro 1919 und 1920 wie folgt:

	Thunersee	Brienzersee
Betriebseinnahmen pro 1919	Fr. 268,257. 55	Fr. 76,150. 11
» » 1920	» 384,255. 97	» 96,142. 90
Im Jahre 1920 { mehr	Fr. 115,998. 42	Fr. 19,992. 79
Im Jahre 1920 { weniger	» —. —	» —. —

Die Vermehrung der *Personentransporteinnahmen* ist nur zu einem kleinen Teile der auf 1. August 1920 in Wirksamkeit getretenen Taxerhöhung (vgl. Abschnitt IV, 2) zuzuschreiben. Wir verdanken sie in der Hauptsache der Verkehrsvermehrung; denn gegenüber dem Vorjahre erhöhte sich die Zahl der beförderten Personen auf dem Thunersee von 174,848 auf 248,560 und auf dem Brienzersee von 70,254 auf 95,278. Die Verkehrsvermehrung ihrerseits ist zum Teil eine Folge der Fahrplanverbesserung (vermehrte Fahrleistungen), zum Teil auf ein fühlbares Wiederanziehen des internationalen Fremdenverkehrs zurückzuführen.

Der Holzverkehr auf dem Brienzersee hat zufolge veränderter wirtschaftlicher Verhältnisse ganz bedeutend abgenommen, daher der Einnahmenrückschlag im *Güterverkehr.*

Eine Vergleichung der *Betriebseinnahmen* per *Schiffskilometer* der Jahre 1913 (letztes Friedensjahr), 1919 und 1920 zeigt, wenn wir 4 Motorbootkilometer = 1 Dampfschiffkilometer rechnen, folgendes Bild:

	1913	1919	1920
Zurückgelegte Schiffskilometer	289,073	57,441	91,719
Betriebseinnahmen absolut	Fr. 1,060,422. 83	Fr. 344,407. 66	Fr. 480,398. 87
» per Schiffskilometer . .	» 3. 66	» 6. —	» 5. 23

Betriebsausgaben.

Dieselben stellen sich in den Hauptrubriken wie folgt:

	1919	1920	Im Jahre 1920 mehr bzw. weniger gegenüber 1919
1. Allgemeine Verwaltung . . .	Fr. 25,841. 68	Fr. 29,384. 32	+ Fr. 3,542. 64
2. Betriebspersonal	» 167,428. 13	» 207,895. 43	+ » 40,467. 30
3. Materialverbrauch für den Schiffsbetrieb	» 159,251. 36	» 245,447. 45	+ » 86,196. 09
4. Unterhalt der Schiffe samt Zubehör, Stationen und Liegenschaften .	» 277,919. 24	» 247,895. 42	— » 30,023. 82
5. Verschiedene Ausgaben	» 46,157. 60	» 69,305. 75	+ » 23,148. 15
Total der Betriebsausgaben	Fr. 676,598. 01	Fr. 799,928. 37	+ Fr. 123,330. 36

Die Mehrausgabe von Fr. 123,330. 36 ist in der Hauptsache auf folgende Faktoren zurückzuführen:

a) Mehraufwand von Fr. 82,419. 69 für Brenn- und Schmiermaterial, bedingt einerseits durch die Erhöhung des Kohlenpreises (im Vorjahre kamen noch ältere, billigere Kohlenvorräte zur Verfeuerung) und anderseits durch die in Abschnitt IV, 5, erwähnte Vermehrung der Fahrleistungen.

b) Mehrausgaben von Fr. 20,738. 37 für Besoldungen des Personals zufolge von Gehaltserhöhungen und der Umwandlung der Teuerungszulagen in feste Uebergangszulagen.
Die Mehrbezüge des Personals sind in Wirklichkeit bedeutend höher; ein Teil derselben konnte jedoch kompensiert werden durch die Abgabe von Personal an den Bahnbetrieb B. L. S. (Bremserdienst).

c) Mehrausgabe von Fr. 9,244. 80 für Unfallversicherungen und Entschädigungen. Dieselbe ist in der Hauptsache zurückzuführen auf den Umstand, dass der betreffende Ausgabeposten im Vorjahre durch bedeutende Prämienrückerstattungen (Gewinnanteile) entlastet worden war.

d) Mehraufwand von Fr. 12,895. 42 für Beiträge an die Hilfs- und Pensionskasse. Ist eine Folge der Umwandlung der Teuerungszulagen in hilfskasseberechtigte Uebergangszulagen.

Der Personalbestand, der bei Ausbruch des Weltkrieges 203 Köpfe betragen hatte, ist im Berichtsjahre von 111 auf 106 Personen zurückgegangen. Durch Verwendung von Schiffsangestellten — zeitweise bis zu 20 Mann — im Bremserdienst konnte der Besoldungskonto um Fr. 38,358. 45 entlastet werden.

Im Jahre 1919 stellten sich die gesamten Betriebsausgaben auf Fr. 11. 77 per Dampfschiffkilometer (je 4 Motorbootkilometer als 1 Dampfschiffkilometer gerechnet). Pro 1920 ist dieser Durchschnittsbetrag auf Fr. 8. 72 zurückgegangen.

Rechnungsabschluss.

	1919	1920	1920 gegen 1919
Betriebseinnahmen	Fr. 344,407. 66	Fr. 480,398. 87	+ Fr. 135,991. 21
Betriebsausgaben	» 676,598. 01	» 799,928. 37	+ » 123,330. 36
Betriebsdefizit	Fr. 332,190. 35	Fr. 319,529. 50	— Fr. 12,670. 85

Trotz beträchtlicher Mehreinnahmen ist das Betriebsdefizit gegenüber dem Vorjahre nur unbedeutend zurückgegangen. Bei der Würdigung dieses Ergebnisses darf aber nicht ausser acht gelassen werden, dass hinsichtlich der Betriebskosten das Jahr 1920 ausserordentlich ungünstige Verhältnisse aufzuweisen hatte: das Brennmaterial ungefähr 7 Mal teurer und die Löhne durchschnittlich über 100 % höher als vor dem Kriege; die Arbeitszeit des Personals um zirka 25 % verkürzt. Dazu kommt, dass ein Schiffspark und bauliche Anlagen unterhalten werden mussten, die für einen viel grössern Verkehr berechnet sind, als ihn das Jahr 1920 aufzuweisen hatte. — Für das Jahr 1921 liegen die Aussichten insofern günstiger, als auf 1. April 1921 ein bedeutender Kohlenpreisabschlag eingetreten ist; auch die Wiederentwicklung des internationalen Touristenverkehrs dürfte Fortschritte machen.

3. Spezialrechnungen.

a. Erneuerungsfonds.

Die Normen über die gesetzmässige Dotierung des Erneuerungsfonds sowie die Entnahmen aus demselben für die elektrisch betriebenen Strecken Scherzligen-Brig und Spiez-Interlaken-Ost sowie die Strecke Münster-Lengnau sind mit dem Eisenbahndepartement noch nicht vereinbart.

Die bezüglichen Rechnungen sind daher nur in approximativer Weise erstellt worden.

b. Nebengeschäft Dampfschiffbetrieb Thuner- und Brienzersee.

Der Ueberschuss der *Betriebsausgaben* über die Betriebseinnahmen beträgt	Fr. 319,529. 50
Ausserdem fallen zu Lasten dieses Unternehmens folgende Ausgaben:	
1. Verzinsung der Anleihen	» 21,373. 75
2. Einlage in den Erneuerungsfonds	» 50,000. —
Ungedeckter Totalbetrag	Fr. 390,903. 25

Im Jahre 1919 wies der Dampfschiffbetrieb einen Fehlbetrag von Fr. 405,697. 85 auf. Nicht berücksichtigt sind die Tilgungsquoten auf den Anleihen.

4. Gewinn- und Verlustrechnung.

Die Einnahmen und Ausgaben der Gewinn- und Verlustrechnung stellen sich in den Jahren 1919 und 1920 wie folgt:

Einnahmen.	1919	1920
1. Ueberschuss der Betriebseinnahmen	Fr. 3,334,020. 26	Fr. 5,008,730. 01
2. Ertrag der Wertbestände und Guthaben	» 60,027. 71	» 82,988. 96
3. Zuschüsse aus den Spezialfonds	» 112,337. 78	» 267,458. 61
Total	Fr. 3,506,385. 75	Fr. 5,359,177. 58

Ausgaben.	1919	1920
1. Verzinsung der festen Anleihen	Fr. 4,672,297. 50	Fr. 4,663,580. 40
2. Verzinsung der schwebenden Schulden	» 673,725. 88	» 843,964. 22
3. Finanzunkosten, Kursverluste, Gebühren etc.	» 11,644. 93	» 11,212. 61
4. Verlust auf dem Betrieb von Nebengeschäften	» 332,190. 35	» 319,529. 50
5. Einlagen in die Spezialfonds	» 379,129. 75	» 379,221. 78
6. Sonstige Ausgaben	» 34,670. 40	» 4,764. 50
Total	Fr. 6,103,658. 81	Fr. 6,222,273. 01

Rechnungsabschluss.	1919	1920
Einnahmen	Fr. 3,506,385. 75	Fr. 5,359,177. 58
Ausgaben	» 6,103,658. 81	» 6,222,273. 01
Jährlicher Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung	Fr. 2,597,273. 06	Fr. 863,095. 43

Die Rechnung des Jahres 1920 schliesst, wenn auch noch mit einem Passivsaldo so doch um Fr. 1,734,177. 63 *günstiger* ab als diejenige des Jahres 1919.

5. Bilanz.

Wir haben folgende Erläuterungen anzubringen:

1. Die Bewegungen im «Baukonto der Bahn» sind aus den Tabellen A[1], A[2], A[3] und A[4] sowie aus der Abrechnung über die Bauverwendungen unter Abschnitt II Bahnbau ersichtlich.

2. *Unvollendete Bauobjekte.* Die Ausgaben für in Ausführung begriffene Bauarbeiten belaufen sich auf Fr. 2,674,393. 10. Es betrifft dies hauptsächlich Sicherungsarbeiten auf der Südrampe und Bahnhofbauten in Interlaken-West.

3. Die *Verwendungen auf Nebengeschäfte* (Dampfschiffbetrieb Thuner- und Brienzersee) sind von Fr. 3,712,329. 22 Ende 1919 auf Fr. 3,787,221. 57 Ende 1920 gestiegen; die Vermehrung hängt zusammen mit der Einführung des Motorbootdienstes.

4. Die zu *tilgenden Verwendungen* beliefen sich Ende 1919 auf . Fr. 12,781,268. 41

Dazu kamen im Berichtsjahre:

Abschreibung für untergegangene Anlagen etc.	» 263,657. 34
	Fr. 13,044,925. 75
Abzüglich Rückbuchung der früher belasteten Stempelgebühren in Frankreich	» 817,600. —
Stand am 31. Dezember 1920	Fr. 12,227,325. 75

Davon entfallen:

auf die Linie Spiez-Brig	Fr.	9,726,217. 94
» » » Scherzligen-Bönigen	»	1,038,132. 03
» » » Münster-Lengnau	»	1,462,975. 78
Total wie oben	Fr.	12,227,325. 75

5. *Feste Anleihen.* Gemäss Amortisationsplan wurden zur Rückzahlung ausgelost:

52 Obligationen des Anleihens im I. Rang des Dampfschiffunternehmens à Fr. 1000. —	Fr.	52,000. —
340 Obligationen des Anleihens Frutigen-Brig I. Hypothek à Fr. 500.—	»	170,000. —
Total	Fr.	222,000. —

Ebenso wie die Einlösung der verfallenen Coupons bleibt auch die Rückzahlung dieser Titel sistiert.

6. *Schwebende Schulden:*

a. Die noch nicht eingelösten verfallenen Titel und Coupons setzen sich wie folgt zusammen:

Obligationen-Anleihen Frutigen-Brig I. Hyp. (inklusive ausgeloste Titel Fr. 786,500. —)	Fr.	7,168,470. —
Obligationen-Anleihen Spiez-Frutigen I. Hyp.	»	176,000. —
» » Scherzligen-Bönigen I. Hyp.	»	1,056,060. —
» » Münster-Lengnau I. Hyp.	»	5,114,370. —
» » Frutigen-Brig II. Hyp.	»	530,996. 64
» » Spiez-Frutigen II. Hyp.	»	544,500. —
» » Dampfschiff Thuner- und Brienzersee I. Hyp. (inkl. ausgeloste Titel Fr. 282,000. —)	»	427,783. 75
Prioritätsaktien-Coupons	»	37,940. —
Total verfallene Titel und Coupons	Fr.	15,056,120. 39

b. Nicht verfallene Ratenzinse.

In diesem Posten sind enthalten:

Obligationenzins Frutigen-Brig I. Hyp. pro rata 1. November bis 31. Dezember 1920	Fr. 188,090. —		
Obligationenzins Münster-Lengnau I. Hyp. pro rata 1. September bis 31. Dezember 1920	» 306,666. 65		
Obligationenzins Dampfschiff Thuner- und Brienzersee pro rata 1. Oktober bis 31. Dezember 1920	» 4,930. —		
Total nicht verfallene Ratenzinse		Fr.	499,686. 65

c. Im Posten «Verschiedene Gläubiger» ist unter anderem eingeschlossen der vom Staat Bern gemäss Gesetz betreffend Beteiligung des Staates am Bau und Betrieb von Eisenbahnen vom 7. Juli 1912 bis jetzt geleistete Vorschuss von Fr. 10,827,127. 98 (inkl. Zins) aus der Zinsengarantie des 42 Millionen-Anleihens.

VI. Antrag an die Generalversammlung der Aktionäre.

Wir beehren uns, Ihnen zu beantragen:

Es seien der vorliegende Geschäftsbericht sowie die Rechnungen und Bilanz des Jahres 1920 zu genehmigen unter Entlastung der Gesellschaftsbehörden.

Bern, den 11. Juli 1921.

Der Direktor:
Kunz.

Namens des Verwaltungsrates,
Der Präsident:
Hirter.

Der Protokollführer:
Stauffer.

VII. Bericht der Kontrollstelle.

Die Unterzeichneten haben die Jahresrechnung pro 1920 der Berner Alpenbahn-Gesellschaft *Bern-Lötschberg-Simplon* geprüft, die Bilanz mit den Bucheintragungen verglichen und richtig befunden. — Der Bestand der Wertschriften ist durch die bezüglichen Bank-Depotscheine ausgewiesen.

Wir können daher die Jahresrechnung und Bilanz der Generalversammlung, unter Entlastung der Gesellschaftsbehörden, zur Genehmigung empfehlen.

Bern, den 7. Juli 1921.

Römer.
Albert Lang.
G. Jäggi.

Berner Alpenbahn-Gesellschaft

Bern-Lötschberg-Simplon.

VIII.

Rechnungen und Bilanz für 1920.

A[1]. Baurechnung für die Linie Frutigen-Brig.

	Stand am 31. Dez. 1919		Ausgaben im Jahr 1920		Rückerstattungen im Jahr 1920		Stand am 31. Dez. 1920	
I. Allgemeine Kosten	**16,654,781**	**65**	**12,092**	**55**	—	—	**16,666,874**	**20**
a. Verwaltung und Bauleitung	*3,384,251*	*01*	*12,092*	*55*	—	—	*3,396,343*	*56*
1. Gehalte, Taggelder und Reiseauslagen	2,708,742	30	10,949	25	—	—	2,719,691	55
2. Bureau- und Materialkosten	174,090	76	587	50	—	—	174,678	26
3. Mobiliar, Instrumente und Messgeräte	55,268	89	22	20	—	—	55,291	09
4. Miete und Unterhalt der Lokale	162,845	35	477	30	—	—	163,322	65
5. Allgemeine Rechtskosten und Gutachten	180,173	40	—	—	—	—	180,173	40
6. Verschiedenes	103,130	31	56	30	—	—	103,186	61
b. Verzinsung des Baukapitals	*13,270,530*	*64*	—	—	—	—	*13,270,530*	*64*
1. Aktienzinse	7,382,026	17	—	—	—	—	7,382,026	17
2. Obligationenzinse	5,787,412	04	—	—	—	—	5,787,412	04
3. Sonstige Zinse und Unkosten	101,092	43	—	—	—	—	101,092	43
II. Bahnanlage und feste Einrichtungen	**106,462,231**	**89**	**1,852,283**	**43**	**106,958**	**89**	**108,207,556**	**43**
a. Erwerb von Grund und Rechten	*2,004,451*	*83*	*34,345*	*95*	*5,557*	*70*	*2,033,240*	*08*
1. Gehalte, Reise-, Schätzungs- und Gerichtskosten	126,184	75	7,675	65	—	—	133,860	40
2. Entschädigungen aller Art	1,802,526	96	17,140	65	5,557	70	1,814,109	91
3. Katasterpläne und Vermarkung	68,473	25	9,324	10	—	—	77,797	35
4. Verschiedenes	7,266	87	205	55	—	—	7,472	42
b. Unterbau	*93,253,935*	*34*	*1,475,810*	*61*	*83,992*	*90*	*94,645,753*	*05*
1. Erdarbeiten, Mauern, Anpflanzungen, Entwässerungen etc.	13,821,747	27	86,835	09	31,769	62	13,876,812	74
2. Tunnels und Galerien	68,980,331	90	1,344,805	—	52,009	93	70,273,126	97
3. Brücken, Viadukte und Durchlässe	5,880,702	22	1,536	25	—	—	5,882,238	47
4. Bettung und Beschotterung der Geleise	692,362	29	1,520	—	—	—	693,882	29
5. Einbettung von Strassen, Wegen u. Vorplätzen	266,528	60	—	—	—	—	266,528	60
6. Fluss- und Uferbauten, Bergverbauungen	2,568,405	10	34,507	22	213	35	2,602,698	97
7. Verschiedenes	1,043,857	96	6,607	05	—	—	1,050,465	01
c. Oberbau	*4,850,420*	*36*	*22,094*	*88*	*3,200*	—	*4,869,315*	*24*
1. Schienenunterlagen (Schwellen der Geleise und der Weichen etc.)	1,198,015	08	6,141	64	—	—	1,204,156	72
2. Schienen und deren Befestigungsmittel	2,988,230	23	8,715	74	—	—	2,996,945	97
3. Weichen, Drehscheiben und Schiebebühnen (auch Geleisekreuzungen und Geleiseabschlüsse, sowie die Fundamente)	218,554	02	2,700	—	2,700	—	218,554	02
4. Legen des Oberbaues	440,839	96	4,205	35	500	—	444,545	31
5. Verschiedenes	4,781	07	332	15	—	—	5,113	22

	Stand am 31. Dez. 1919		Ausgaben im Jahr 1920		Rückerstattungen im Jahr 1920		Stand am 31. Dez. 1920	
d. Hochbau und mechanische Einrichtungen . . .	*3,343,995*	*49*	*297,234*	*68*	*11,295*	*09*	*3,629,935*	*08*
1. Verwaltungsgebäude und Wohnhäuser . . .	1,594,736	40	—	—	—	—	1,594,736	40
2. Gebäude für den allgemeinen Betriebsdienst .	1,388,378	64	291,235	58	11,295	09	1,668,319	13
3. Beleuchtungsanlagen im Freien	162,888	20	—	—	—	—	162,888	20
4. Wasserversorgung und Reinigungsanlagen im Freien	147,442	35	4,277	25	—	—	151,719	60
5. Hebekrahnen, Brückenwagen und Ladeprofil der Stationen	44,960	10	—	—	—	—	44,960	10
6. Maschinen und mechanische Einrichtungen der Werkstätten (ausgeschlossen die Werkstätten als Hilfsbetriebe)	5,340	05	—	—	—	—	5,340	05
7. Verschiedenes	249	75	1,721	85	—	—	1,971	60
e. Einrichtungen für die elektrische Zugsförderung .	*1,618,586*	*67*	*20,617*	*91*	*2,913*	*20*	*1,636,291*	*38*
1. Gebäude für den elektrischen Betrieb . . .	50,295	07	4,065	05	400	—	53,960	12
2. Ausrüstung der Unterwerke und Schaltposten	84,077	—	6,302	29	—	—	90,379	29
3. Leitungen über dem Bahnkörper	1,284,365	35	9,874	57	2,413	20	1,291,826	72
4. Kontaktschiene	—	—	—	—	—	—	—	—
5. Schienenverbinder	—	—	—	—	—	—	—	—
6. Speise-, Rück- und Uebertragungsleitungen .	23,043	05	355	10	100	—	23,298	15
7. *a)* Kosten des Probebetriebes	75,075	45	—	—	—	—	75,075	45
b) Verschiedenes	101,730	75	20	90	—	—	101,751	65
f. Telegraph, Signale und Sicherungsanlagen . . .	*1,390,842*	*20*	*2,179*	*40*	—	—	*1,393,021*	*60*
1. Telegraphen- und Telephonleitungen . . .	529,829	24	2,179	40	—	—	532,008	64
2. Signal- und Sicherungsanlagen	709,443	91	—	—	—	—	709,443	91
3. Orientierungs- und Ordnungszeichen . . .	8,305	61	—	—	—	—	8,305	61
4. Einfriedigung und Wegschranken	143,246	79	—	—	—	—	143,246	79
5. Verschiedenes	16	65	—	—	—	—	16	65
III. Rollmaterial	**5,436,514**	**25**	**22,352**	**85**	**54**	**60**	**5,458,812**	**50**
1. Dampf-Lokomotiven und Tender	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Elektrische Lokomotiven	2,711,418	60	22,352	85	54	60	2,733,716	85
3. Motor-Personenwagen	—	—	—	—	—	—	—	—
4. Personenwagen	1,753,663	26	—	—	—	—	1,753,663	26
5. Gepäckwagen	167,515	09	—	—	—	—	167,515	09
6. Güterwagen	577,839	50	—	—	—	—	577,839	50
7. Dienstwagen (auch Heizwagen)	226,077	80	—	—	—	—	226,077	80
IV. Mobiliar und Gerätschaften . .	**378,744**	**39**	**11,142**	**35**	**6,621**	**10**	**383,265**	**64**
1. Für die allgemeine Verwaltung	9,371	91	4,699	95	—	—	14,071	86
2. Für den Unterhalt und die Bewachung der Bahn	180,714	08	1,286	50	119	60	181,880	98
3. Für den Stationsdienst und die Zugsbegleitung	33,795	36	994	75	300	—	34,490	11
4. Für den Fahr- und Werkstättedienst . . .	154,863	04	4,161	15	6,201	50	152,822	69
	128,932,272	**18**	**1,897,871**	**18**	**113,634**	**59**	**130,716,508**	**77**
Abzüglich: Bundessubvention	6,000,000		—	—	—	—	6,000,000	—
Gesamt-Total	**122,932,272**	**18**	**1,897,871**	**18**	**113,634**	**59**	**124,716,508**	**77**

A². Baurechnung für die Linie Spiez-Frutigen, inbegriffen Umbau und Elektrifikation.

	Stand am 31. Dez. 1919		Ausgaben im Jahr 1920		Rückerstattungen im Jahr 1920		Stand am 31. Dez. 1920	
I. Allgemeine Kosten	**517,783**	**24**	—	—	—	—	**517,783**	**24**
a. Verwaltung und Bauleitung	*275,659*	*75*	—	—	—	—	*275,659*	*75*
1. Gehalte, Taggelder und Reiseauslagen	247,196	59	—	—	—	—	247,196	59
2. Bureau- und Materialkosten	11,249	84	—	—	—	—	11,249	84
3. Mobiliar, Instrumente und Messgeräte	1,542	70	—	—	—	—	1,542	70
4. Miete und Unterhalt der Lokale	3,519	30	—	—	—	—	3,519	30
5. Allgemeine Rechtskosten und Gutachten	510	03	—	—	—	—	510	03
6. Verschiedenes	11,641	29	—	—	—	—	11,641	29
b. Verzinsung des Baukapitals	*242,123*	*49*	—	—	—	—	*242,123*	*49*
1. Aktienzinse	72,523	67	—	—	—	—	72,523	67
2. Obligationenzinse	168,028	27	—	—	—	—	168,028	27
3. Sonstige Zinse und Unkosten	1,571	55	—	—	—	—	1,571	55
II. Bahnanlage und feste Einrichtungen	**5,521,844**	**59**	**15,289**	**10**	**6,681**	**91**	**5,530,451**	**78**
a. Erwerb von Grund und Rechten	*479,764*	*54*	—	—	—	—	*479,764*	*54*
1. Gehalte, Reise-, Schätzungs- und Gerichtskosten	13,305	65	—	—	—	—	13,305	65
2. Entschädigungen aller Art	453,181	57	—	—	—	—	453,181	57
3. Katasterpläne und Vermarkung	6,942	60	—	—	—	—	6,942	60
4. Verschiedenes	6,334	72	—	—	—	—	6,334	72
b. Unterbau	*2,735,463*	*12*	*270*	*25*	—	—	*2,735,733*	*37*
1. Erdarbeiten, Mauern, Anpflanzungen, Entwässerungen etc.	593,595	71	207	—	—	—	593,802	71
2. Tunnels und Galerien	810,705	72	—	—	—	—	810,705	72
3. Brücken, Viadukte und Durchlässe	335,867	76	—	—	—	—	335,867	76
4. Bettung und Beschotterung der Geleise	103,820	23	63	25	—	—	103,883	48
5. Einbettung von Strassen, Wegen und Vorplätzen	83,036	46	—	—	—	—	83,036	46
6. Fluss- und Uferbauten und Bergverbauungen	807,974	45	—	—	—	—	807,974	45
7. Verschiedenes	462	79	—	—	—	—	462	79
c. Oberbau	*872,313*	*34*	*1,160*	*55*	*6,680*	*20*	*866,793*	*69*
1. Schienenunterlagen (Schwellen der Geleise und der Weichen etc.)	227,903	12	318	—	—	—	228,221	12
2. Schienen und deren Befestigungsmittel	422,854	54	428	55	14	60	423,268	49
3. Weichen, Drehscheiben und Schiebebühnen (auch Geleisekreuzungen und Geleiseabschlüsse, sowie die Fundamente)	168,791	56	165	60	6,665	60	162,291	56
4. Legen des Oberbaues	47,563	92	248	40	—	—	47,812	32
5. Verschiedenes	5,200	20	—	—	—	—	5,200	20

	Stand am 31. Dez. 1919		Ausgaben im Jahr 1920		Rückerstattungen im Jahr 1920		Stand am 31. Dez. 1920	
d. Hochbau und mechanische Einrichtungen	*861,327*	*03*	*7,259*	*05*	*1*	*71*	*868,584*	*37*
1. Verwaltungsgebäude und Wohnhäuser	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Gebäude für den allgemeinen Betriebsdienst	672,671	57	7,259	05	1	71	679,928	91
3. Beleuchtungsanlagen im Freien	8,325	62	—	—	—	—	8,325	62
4. Wasserversorgung und Reinigungsanlagen im Freien	34,845	25	—	—	—	—	34,845	25
5. Hebekrahnen, Brückenwagen und Ladeprofil der Stationen	7,758	98	—	—	—	—	7,758	98
6. Maschinen und mechanische Einrichtungen der Werkstätten (ausgeschlossen die Werkstätten als Hilfsbetriebe)	137,508	26	—	—	—	—	137,508	26
7. Verschiedenes	217	35	—	—	—	—	217	35
e. Einrichtungen für die elektrische Zugsförderung	*439,579*	*07*	*6,599*	*25*	—	—	*446,178*	*32*
1. Gebäude für den elektrischen Betrieb	25,297	45	—	—	—	—	25,297	45
2. Ausrüstung dêr Unterwerke und Schaltposten	39,468	40	—	—	—	—	39,468	40
3. Leitungen über dem Bahnkörper	357,203	89	6,599	25	—	—	363,803	14
4. Kontaktschiene	—	—	—	—	—	—	—	—
5. Schienenverbinder	—	—	—	—	—	—	—	—
6. Speise-, Rück- und Uebertragungsleitungen	—	—	—	—	—	—	—	—
7. Kosten des Probebetriebes und Verschiedenes	17,609	33	—	—	—	—	17,609	33
f. Telegraph, Signale und Sicherungsanlagen	*133,397*	*49*	—	—	—	—	*133,397*	*49*
1. Telegraphen- und Telephonleitungen	43,874	46	—	—	—	—	43,874	46
2. Signal- und Sicherungsanlagen	51,183	69	—	—	—	—	51,183	69
3. Orientierungs- und Ordnungszeichen	5,033	20	—	—	—	—	5,033	20
4. Einfriedigung und Wegschranken	32,691	94	—	—	—	—	32,691	94
5. Verschiedenes	614	20	—	—	—	—	614	20
III. Rollmaterial	**943,197**	**47**	**1,719**	**65**	**4**	**60**	**944,912**	**52**
1. Dampf-Lokomotiven und Tender	128,280	53	—	—	—	—	128,280	53
2. Elektrische Lokomotiven	188,718	17	1,719	65	4	60	190,433	22
3. Motor-Personenwagen	298,314	14	—	—	—	—	298,314	14
4. Personenwagen	190,550	68	—	—	—	—	190,550	68
5. Gepäckwagen	18,223	95	—	—	—	—	18,223	95
6. Güterwagen	115,410	—	—	—	—	—	115,410	—
7. Dienstwagen (auch Heizwagen)	3,700	—	—	—	—	—	3,700	—
IV. Mobiliar und Gerätschaften	**93,296**	**10**	**3,719**	**10**	—	—	**97,015**	**20**
1. Für die allgemeine Verwaltung	227	50	—	—	—	—	227	50
2. Für den Unterhalt und die Bewachung der Bahn	11,191	92	—	—	—	—	11,191	92
3. Für den Stationsdienst und die Zugsbegleitung	18,971	22	—	—	—	—	18,971	22
4. Für den Fahr- und Werkstättedienst	62,905	46	3,719	10	—	—	66,624	56
Gesamt-Total	**7,076,121**	**40**	**20,727**	**85**	**6,686**	**51**	**7,090,162**	**74**

A³. Baurechnung für die Linie Scherzligen-Bönigen.

	Stand am 31. Dez. 1919		Ausgaben im Jahr 1920		Rückerstattungen im Jahr 1920		Stand am 31. Dez. 1920	
I. Allgemeine Kosten	**975,310**	**79**	**2,765**	**20**	—	—	**978,075**	**99**
a. Verwaltung und Bauleitung	523,998	71	2,765	20	—	—	526,763	91
b. Verzinsung des Baukapitals	451,312	08	—	—	—	—	451,312	08
II. Bahnanlage und feste Einrichtungen	**12,483,086**	—	**28,134**	**88**	**56,191**	**21**	**12,455,029**	**67**
a. Erwerb von Grund und Rechten	1,724,761	54	20,122	50	36,016	50	1,708,867	54
b. Unterbau	5,836,888	85	572	10	1,270	80	5,836,190	15
c. Oberbau	2,118,730	78	1,511	71	8,506	05	2,111,736	44
d. Hochbau und mechanische Einrichtungen	1,509,503	10	3,397	78	6,854	20	1,506,046	68
e. Einrichtungen für die elektrische Zugsförderung	621,532	92	—	—	—	—	621,532	92
f. Telegraph, Signale und Sicherungsanlagen	671,668	81	2,530	79	3,543	66	670,655	94
III. Rollmaterial	**2,302,339**	**27**	—	—	—	—	**2,302,339**	**27**
1. Dampf-Lokomotiven und Tender	635,541	33	—	—	—	—	635,541	33
2. Elektrische Lokomotiven	—	—	—	—	—	—	—	—
3. Motor-Personenwagen	—	—	—	—	—	—	—	—
4. Personenwagen	1,037,941	44	—	—	—	—	1,037,941	44
5. Gepäckwagen	153,654	50	—	—	—	—	153,654	50
6. Güterwagen	424,804	70	—	—	—	—	424,804	70
7. Dienstwagen	50,397	30	—	—	—	—	50,397	30
IV. Mobiliar und Gerätschaften	**190,236**	**98**	**8,189**	**55**	—	—	**198,426**	**53**
V. Hilfsbetriebe	**662,859**	**32**	**1,693**	**40**	—	—	**664,552**	**72**
a. Werkstätten: feste Einrichtungen	605,378	42	—	—	—	—	605,378	42
Mobiliar und Gerätschaften	57,480	90	1,693	40	—	—	59,174	30
Total	**16,613,832**	**36**	**40,783**	**03**	**56,191**	**21**	**16,598,424**	**18**

A[4]. Baurechnung für die Linie Münster-Lengnau.

	Stand am 31. Dez. 1919		Ausgaben im Jahr 1920		Rückerstattungen im Jahr 1920		Stand am 31. Dez. 1920	
I. Allgemeine Kosten	**1,274,149**	**52**	—	—	—	—	**1,274,149**	**52**
a. Verwaltung und Bauleitung	*638,811*	*28*	—	—	—	—	*638,811*	*28*
1. Gehalte, Taggelder und Reiseauslagen . . .	548,079	67	—	—	—	—	548,079	67
2. Bureau- und Materialkosten	37,100	46	—	—	—	—	37,100	46
3. Mobiliar, Instrumente und Messgeräte . . .	5,048	23	—	—	—	—	5,048	23
4. Miete und Unterhalt der Lokale	10,313	69	—	—	—	—	10,313	69
5. Allgemeine Rechtskosten und Gutachten . .	27,806	90	—	—	—	—	27,806	90
6. Verschiedenes	10,462	33	—	—	—	—	10,462	33
b. Verzinsung des Baukapitals	*635,338*	*24*	—	—	—	—	*635,338*	*24*
1. Aktienzinse	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Obligationenzinse	626,164	44	—	—	—	—	626,164	44
3. Sonstige Zinse und Unkosten	9,173	80	—	—	—	—	9,173	80
II. Bahnanlage und feste Einrichtungen	**22,751,024**	**22**	**4,979**	**15**	—	—	**22,756,003**	**37**
a. Erwerb von Grund und Rechten	*1,156,954*	*46*	*4,279*	*15*	—	—	*1,161,233*	*61*
1. Gehalte, Reise-, Schätzungs- und Gerichtskosten	65,967	58	4,279	15	—	—	70,246	73
2. Entschädigungen aller Art	1,081,004	93	—	—	—	—	1,081,004	93
3. Katasterpläne und Vermarkung	8,308	65	—	—	—	—	8,308	65
4. Verschiedenes	1,673	30	—	—	—	—	1,673	30
b. Unterbau	*20,290,990*	*97*	—	—	—	—	*20,290,990*	*97*
1. Erdarbeiten, Mauern, Anpflanzungen, Entwässerungen etc.	1,149,045	15	—	—	—	—	1,149,045	15
2. Tunnels und Galerien	17,004,097	46	—	—	—	—	17,004,097	46
3. Brücken, Viadukte und Durchlässe	1,085,119	05	—	—	—	—	1,085,119	05
4. Bettung und Beschotterung der Geleise . .	178,977	46	—	—	—	—	178,977	46
5. Einbettung von Strassen, Wegen und Vorplätzen	109,656	45	—	—	—	—	109,656	45
6. Fluss- und Uferbauten und Bergverbauungen .	76,040	05	—	—	—	—	76,040	05
7. Verschiedenes	688,055	35	—	—	—	—	688,055	35
c. Oberbau	*675,619*	*65*	—	—	—	—	*675,619*	*65*
1. Schienenunterlagen (Schwellen der Geleise und der Weichen etc.)	222,637	36	—	—	—	—	222,637	36
2. Schienen und deren Befestigungsmittel . .	318,675	—	—	—	—	—	318,675	—
3. Weichen, Drehscheiben und Schiebebühnen (auch Geleisekreuzungen und Geleiseabschlüsse, sowie die Fundamente)	50,205	25	—	—	—	—	50,205	25
4. Legen des Oberbaues	76,885	69	—	—	—	—	76,885	69
5. Verschiedenes	7,216	35	—	—	—	—	7,216	35

	Stand am 31. Dez. 1919		Ausgaben im Jahr 1920		Rückerstattungen im Jahr 1920		Stand am 31. Dez. 1920	
d. Hochbau und mechanische Einrichtungen . . .	*322,154*	*52*	*700*	—		—	*322,854*	*52*
1. Verwaltungsgebäude und Wohnhäuser . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Gebäude für den allgemeinen Betriebsdienst .	283,005	46	700	—	—	—	283,705	46
3. Beleuchtungsanlagen im Freien	2,511	35	—	—	—	—	2,511	35
4. Wasserversorgung und Reinigungsanlagen im Freien	11,711	01	—	—	—	—	11,711	01
5. Hebekranen, Brückenwagen und Ladeprofile der Stationen	17,100	30	—	—	—	—	17,100	30
6. Maschinen und mechanische Einrichtungen der Werkstätten (ausgeschlossen die Werkstätten als Hilfsbetriebe)	—	—	—	—	—	—	—	—
7. Verschiedenes	7,826	40	—	—	—	—	7,826	40
e. Einrichtungen für die elektrische Zugsförderung .	—	—	—	—	—	—	—	—
1. Gebäude für den elektrischen Betrieb . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Ausrüstung der Unterwerke und Schaltposten	—	—	—	—	—	—	—	—
3. Leitungen über dem Bahnkörper	—	—	—	—	—	—	—	—
4. Kontaktschiene	—	—	—	—	—	—	—	—
5. Schienenverbinder	—	—	—	—	—	—	—	—
6. Speise-, Rück- und Uebertragungsleitungen .	—	—	—	—	—	—	—	—
7. Kosten des Probebetriebes und Verschiedenes	—	—	—	—	—	—	—	—
f. Telegraph, Signale und Sicherungsanlagen . . .	*305,304*	*62*	—	—	—	—	*305,304*	*62*
1. Telegraphen- und Telephonleitungen . . .	65,811	90	—	—	—	—	65,811	90
2. Signal- und Sicherungsanlagen	214,663	82	—	—	—	—	214,663	82
3. Orientierungs- und Ordnungszeichen . . .	1,969	35	—	—	—	—	1,969	35
4. Einfriedigung und Wegschranken	20,759	55	—	—	—	—	20,759	55
5. Verschiedenes	2,100	—	—	—	—	—	2,100	—
III. Rollmaterial	**3,700**	—	—	—	—	—	**3,700**	—
1. Dampf-Lokomotiven und Tender	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Elektrische Lokomotiven	—	—	—	—	—	—	—	—
3. Motor-Personenwagen	—	—	—	—	—	—	—	—
4. Personenwagen	—	—	—	—	—	—	—	—
5. Gepäckwagen	—	—	—	—	—	—	—	—
6. Güterwagen	—	—	—	—	—	—	—	—
7. Dienstwagen (auch Heizwagen)	3,700	—	—	—	—	—	3,700	—
IV. Mobiliar und Gerätschaften . .	**21,771**	**15**	* 32 **485**	90 **50**	***550**	—	**21,739**	**55**
1. Für die allgemeine Verwaltung	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Für den Unterhalt und die Bewachung der Bahn	15,150	10	327	50	—	—	15,477	60
3. Für den Stationsdienst und die Zugsbegleitung	6,071	05	158 * 32	— 90	—	—	6,261	95
4. Für den Fahr- und Werkstättedienst . . .	550	—	—		* 550	—	—	—

* Uebertrag innerhalb der Rubriken der Baurechnung.

	Stand am 31. Dez. 1919		Ausgaben im Jahr 1920		Rückerstattungen im Jahr 1920		Stand am 31. Dez. 1920	
V. Hilfsbetriebe: Kraftwerk Grenchen	245,008	95	* 517	10	—	—	245,526	05
I. Allgemeine Kosten	10,000	—	—	—	—	—	10,000	—
a. Verwaltung und Bauleitung	10,000	—	—	—	—	—	10,000	—
b. Verzinsung des Baukapitals	—	—	—	—	—	—	—	—
II. Anlage des Werkes	234,901	45	—	—	—	—	234,901	45
a. Erwerb von Grund und Boden	*5,706*	*80*	—	—	—	—	*5,706*	*80*
1. Gehalte, Reise-, Schätzungs- und Gerichtskosten	644	10	—	—	—	—	644	10
2. Konzessionen und Rechte	884	60	—	—	—	—	884	60
3. Aenderungen an Nachbaranlagen, Schutzbauten in fremdem Gebiet	—	—	—	—	—	—	—	—
4. Grundstücke, Anlagen, Pflanzungen	4,178	10	—	—	—	—	4,178	10
b. Strassen, Brücken, Verbauungen auf eigenem Gebiet	*1,312*	—	—	—	—	—	*1,312*	—
c. Wasserleitungsanlagen (Staudämme, Wasserfassungen, Kanäle und Stollen, Druckleitungen [bis zum Abschluss vor den Turbinen], Schleusen, Fallen und mechan. Betätigungsvorrichtungen	*161,589*	*55*	—	—	—	—	*161,589*	*55*
d. Gebäude für den Betrieb (Maschinenhäuser, Wärterhäuser, Verwaltungsgebäude) *samt fester Ausstattung*	*22,636*	*95*	—	—	—	—	*22,636*	*95*
e. Wasserturbinen samt Zubehör	*9,483*	*10*	—	—	—	—	*9,483*	*10*
f. Andere Kraftmaschinen samt Zubehör . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
g. Elektrische Maschinen, Umformer und Kraftspeicher	*18,346*	*20*	—	—	—	—	*18,346*	*20*
h. Apparate und innere Leitungsanlage (samt elektrischer Beleuchtung und Werkstättenantrieb)	*15,694*	*75*	—	—	—	—	*15,694*	*75*
i. Verschiedenes	*132*	*10*	—	—	—	—	*132*	*10*
III. Mobiliar und Gerätschaften	107	50	* 517	10	—	—	624	60
Gesamt-Total	24,295,653	84	5,464 * 550	65 —	— * 550	— —	24,301,118	49

* Uebertrag innerhalb der Rubriken der Baurechnung.

B. Betriebsrechnung.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Betriebseinnahmen.						
I. Aus dem Personenverkehr . . .			2,774,403	21		
II. Aus dem Gepäck-, Tier- und Güterverkehr.						
1. Vom Gepäck	229,795	85				
2. Von Tieren	149,435	66				
3. Von Gütern	8,253,772	82	8,633,004	33		
III. Aus dem Postverkehr.						
1. Für Poststücke über 5 kg	179,186	95				
2. Zuschuss für Poststücke, Personal und Postwagen	—	—				
3. Für besondere Dienstleistungen	20,101	30	199,288	25	11,606,695	79
IV. Verschiedene Einnahmen.						
A. Pacht- und Mietzinse.						
1. Für Bahnhöfe und Bahnstrecken	500	—				
2. Für Rollmaterial	108,137	67				
3. Für Gebäude, Lokale, Grundstücke u. dgl. . .	74,346	60	182,984	27		
B. Rohertrag von Hilfsbetrieben (Materialverwaltung, Werkstätte Bönigen und Kraftwerk Grenchen) .			374,257	81		
C. Verschiedenes			112,313	91	669,555	99
Total der Betriebseinnahmen					12,276,251	78

Betriebsausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Allgemeine Verwaltung.						
A. Personalkosten.						
1. *a.* Verwaltungsbehörden (Aktionärversammlung, Rechnungsrevisoren, Verwaltungsrat, Direktion) . . . . Fr. 16,678. 85						
b. Betriebsleitung . . . . » 6,655. 85	23,334	70				
2. Sekretariat, Kanzlei und Nebendienste	24,904	70				
3. Buchhaltung und Hauptkasse	17,448	85				
4. Einnahmenkontrolle und statistisches Bureau . .	102,090	40				
5. Tarif- und Frachtreklamationsbureau	47,659	95				
6. Telegraphisten der Zentralverwaltung	5,207	55				
7. Abwartpersonal der Zentralverwaltung	10,218	53				
	230,864	68				
Gemeinschaftskosten Brig	1,760	—	232,624	68		
B. Nebenkosten.						
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Porti etc. . . .	27,950	30				
2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Diensträume	2,185	07				
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars. . . .	724	60				
4. Verschiedenes	9,344	24	40,204	21	272,828	89
II. Unterhalt und Bewachung der Bahn.						
A. Personalkosten.						
1. Bahningenieure und deren Hilfspersonal . . .	50,815	61				
2. Bahnmeister und Gehilfen	38,993	46				
3. Bahnwärter, Schrankenwärter und Stellvertreter . .	224,439	14				
4. Wärtervorstände und Weichenwärter	44,033	18				
	358,281	39				
Gemeinschaftskosten Interlaken-Ost, Brig, Münster und Lengnau	3,374	77	361,656	16		
B. Nebenkosten.						
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Porti etc. . . .	5,221	42				
2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Diensträume	1,191	74				
3. Beleuchtung der Bahn	4,594	53				
4. Ergänzung und Unterhalt des Inventars. . . .	12,839	95				
5. Verschiedenes	10,479	40				
	34,327	04				
Gemeinschaftskosten Brig, Münster und Lengnau . .	799	51	35,126	55		
			—870	80		
C. Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen.			34,255	75		
a. Unterhalt der Bahnanlagen.						
1. Unterbau	238,574	58				
2. Oberbau	140,332	75				
3. Hochbau und mechanische Einrichtungen . . .	35,093	12				
4. Telegraph, Signale und Sicherungsanlagen . . .	51,257	45				
5. Räumung der Bahn von Schnee und Eis . . .	17,948	75				
Uebertrag	483,206	65	396,782	71	272,828	89

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Uebertrag	483,206	65	396,782	71	272,828	89
b. Erneuerung des Oberbaues	263,355	81				
	746,562	46				
Gemeinschaftskosten Scherzligen, Interlaken-Ost, Brig, Münster und Lengnau	21,652	82	768,215	28	1,164,997	99
III. Stationsdienst und Zugsbegleitung.						
A. Personalkosten.						
1. Leitung des Stations- und Zugsdienstes	50,470	70				
2. Bahnhof- und Stationspersonal	743,627	22				
3. Zugsbegleitungspersonal	620,617	93				
	1,414,715	85				
Gemeinschaftskosten Scherzligen, Interlaken-Ost, Brig, Münster und Lengnau	216,545	06	1,631,260	91		
B. Nebenkosten.						
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Porti etc. . . .	39,285	14				
2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Diensträume, Beleuchtung der Bahnhöfe und Stationen .	78,247	83				
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars . . .	13,824	01				
4. Verbrauchsmaterialien für den Stationsdienst und Verschiedenes	8,403	74				
	139,760	72				
Gemeinschaftskosten Interlaken-Ost, Brig, Münster und Lengnau	15,184	46	154,945	18	1,786,206	09
IV. Fahr- und Werkstättedienst.						
A. Personalkosten.						
1. Leitung des Fahr- und Werkstättedienstes . . .	21,701	50				
2. Fahrpersonal	543,745	25				
3. Personal für Ausrüstung und Reinigung des Fahrmaterials	116,336	90				
4. Personal der Unterwerke und Schaltposten . . .	11,341	56				
	693,125	21				
Gemeinschaftskosten Brig, Münster und Lengnau . .	35,703	97	728,829	18		
Uebertrag			728,829	18	3,224,032	97

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Uebertrag			728,829	18	3,224,032	97
B. Nebenkosten.						
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Porti etc. . .	4,897	62				
2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Diensträume	5,379	98				
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars . . .	4,772	59				
4. Verschiedenes	758	27				
	15,808	46				
Gemeinschaftskosten Brig, Münster und Lengnau . .	1,000	—	16,808	46		
C. Material- und Kraftverbrauch des Rollmaterials.						
1. Brennmaterial	875,822	01				
2. Elektrische Kraft	402,292	81				
3. Schmiermaterial	35,530	88				
4. Beleuchtungsmaterial	30,575	79				
5. Reinigungs- und Desinfektionsmaterial, Wasser, Streusand und Verschiedenes	13,836	—				
	1,358,057	49				
Gemeinschaftskosten Brig, Münster und Lengnau . .	15,020	—	1,373,077	49		
D. Unterhalt und Erneuerung der mechanischen und elektrischen Einrichtungen.						
1. Maschinen und mechanische Einrichtungen der Werkstätten	—	—				
2. Gebäude für den elektrischen Betrieb	920	10				
3. Ausrüstung der Unterwerke und Schaltposten . .	8,984	22				
4. Stromleitungsanlagen	81,871	30				
	91,775	62				
Gemeinschaftskosten Brig und Interlaken-Ost . . .	4,002	83	95,778	45		
E. Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials.						
1. Dampflokomotiven und Tender	203,331	60				
2. Elektrische Lokomotiven	580,462	79				
3. Motor-Personenwagen	57,981	65				
4. Personenwagen	166,586	27				
5. Gepäckwagen	25,943	35				
6. Güterwagen	116,326	65				
7. Dienstwagen (auch Heizwagen)	15,855	30				
	1,166,487	61				
Gemeinschaftskosten Brig, Münster und Lengnau . .	1,617	31	1,168,104	92	3,382,598	50
Uebertrag					6,606,631	47

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Uebertrag					6,606,631	47
V. Verschiedene Ausgaben.						
A. Pacht- und Mietzinse.						
1. Für Bahnhöfe und Bahnstrecken	—	—				
2. Für Rollmaterial	112,051	74				
3. Für sonstige Objekte	14,021	—				
	126,072	74				
Gemeinschaftskosten Brig, Münster und Lengnau . .	47,105	94	173,178	68		
B. Verlust auf Hilfsbetrieben . . .			—	—		
C. Sonstige Ausgaben.						
1. Gerichts- und Prozesskosten	1,162	85				
2. Feuerversicherungen und Entschädigungen . . .	19,426	11				
3. Unfallversicherungen und Entschädigungen . . .	128,635	73				
4. Andere Versicherungen und Transportentschädigungen	7,755	58				
5. Transportkosten infolge von Bahnunterbrechungen .	—	—				
6. Steuern und Abgaben	30,011	15				
7. Beiträge an Hilfskassen und Wohlfahrtseinrichtungen, Pensionen, Unterstützungen und Geschenke . .	215,505	30				
8. Reklame, Propaganda und Verschiedenes . . .	64,610	45				
	467,107	17				
Gemeinschaftskosten Interlaken-Ost, Brig, Münster und Lengnau	20,604	45	487,711	62	660,890	30
Total der Betriebsausgaben					7,267,521	77

Rechnungs-Abschluss.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Total der Betriebseinnahmen	12,276,251	78	12,276,251	78
Total der Betriebsausgaben mit Erneuerungskosten (Fr. 267,458. 61)	7,267,521	77	—	—
Total der Betriebsausgaben ohne Erneuerungskosten . .	—	—	7,000,063	16
Ueberschuss der Einnahmen	5,008,730	01	5,276,188	62

C. Gewinn- und Verlustrechnung

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.				
1. Ueberschuss der Betriebseinnahmen			5,008,730	01
2. Ertrag der Wertbestände und Guthaben			82,988	96
3. Zuschüsse aus den Spezialfonds:				
a. aus dem Erneuerungsfonds Scherzligen-Bönigen und Spiez-Brig	264,553	—		
b. aus dem Erneuerungsfonds Münster-Lengnau . . .	2,905	61	267,458	61
4. Passivsaldo			21,747,570	90
			27,106,748	48

für das Jahr 1920.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Ausgaben.				
1. Passivsaldo vom Vorjahr			20,884,475	47
2. Verzinsung der festen Anleihen:				
4 % Anleihen I. Hyp. Frutigen-Brig	1,134,206	65		
4 % » I. » Spiez-Frutigen	32,000	—		
4 % » I. » Scherzligen-Bönigen . . .	192,000	—		
4 % » I. » Münster-Lengnau	920,000	—		
4 % » II. » Frutigen-Brig	1,680,000	—		
4½ % » II. » Spiez-Frutigen	99,000	—		
4½ % » II. » Scherzligen-Bönigen	585,000	—		
4–4¼ % » I. » Dampfschiffunternehmen . .	21,373	75	4,663,580	40
3. Verzinsung der schwebenden Schulden			843,964	22
4. Finanzunkosten, Kursverluste, Gebühren etc. . . .			11,212	61
5. Verlust auf dem Betrieb von Nebengeschäften:				
Ueberschuss der Betriebsausgaben der Dampfschiffahrt Thuner- und Brienzersee			319,529	50
6. Einlagen in die Spezialfonds:				
a. Einlage in den Erneuerungsfonds Scherzligen-Bönigen und Spiez-Brig	280,000	—		
b. Einlage in den Erneuerungsfonds Münster-Lengnau . .	32,000	—		
c. Einlage in den Erneuerungsfonds für die Werkstätten .	10,131	—		
d. Einlage in den Erneuerungsfonds für das Kraft- und Pumpwerk Grenchen	1,090	78		
e. Einlage in den Erneuerungsfonds für den Dampfschiffbetrieb	50,000	—		
f. Einlage in den Uferschutz- und Schwellenfonds . . .	6,000	—	379,221	78
7. Sonstige Ausgaben:				
Kosten betreffend Nachlassvertrag etc.			4,764	50
			27,106,748	48

D. Bilanz auf

Aktiven.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1. Baukonto der Bahn:				
a. Baukonto Frutigen-Brig . . . Fr. 130,716,508. 77				
abzüglich Bundessubvention . » 6,000,000. —	124,716,508	77		
b. Baukonto Spiez-Frutigen	7,090,162	74		
c. Baukonto Scherzligen-Bönigen	16,598,424	18		
d. Baukonto Münster-Lengnau	24,301,118	49	172,706,214	18
2. Unvollendete Bauobjekte			2,674,393	10
3. Verwendungen auf Nebengeschäfte:				
Dampfschiffahrt Thuner- und Brienzersee			3,787,221	57
4. Zu tilgende Verwendungen			12,227,325	75
5. Wertbestände und Guthaben:				
a. Kasse	92,770	82		
b. Bankguthaben	426,195	98		
c. Wertschriften	660,247	60		
d. Verschiedene Schuldner	2,513,279	77	3,692,494	17
6. Entbehrliche Liegenschaften			166,449	95
7. Materialvorräte und Ersatzstücke			2,303,482	20
8. Passiv-Saldo der Gewinn- und Verlustrechnung . . .			21,747,570	90
			219,305,151	82

31. Dezember 1920.

Passiven.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1. Gesellschaftskapital:				
a. 54,560 Stammaktien à Fr. 500	27,280,000	—		
b. 76,640 Prioritätsaktien à Fr. 500	38,320,000	—	65,600,000	—
2. Feste Anleihen:				
a. 4 % Anleihen I. Rang Frutigen-Brig vom 1. Nov. 1906	28,213,500	—		
b. 4 % » I. » Spiez-Frutigen vom 1. Mai 1901	800,000	—		
c. 4 % » I. » Scherzligen-Bönigen v. 1. Januar 1901	4,800,000	—		
d. 4 % » I. » Münster-Lengnau v. 2. Dez. 1911	23,000,000	—		
e. 4 % » II. » Frutigen-Brig v. 10. Juli 1912	42,000,000	—		
f. 4½ % » II. » Spiez-Frutigen v. 1. Febr. 1915	2,200,000	—		
g. 4½ % » II. » Scherzligen-Bönigen vom 1. Okt. 1913	13,000,000	—		
h. 4¼–4 % » I. » Dampfschiffunternehmen Th. u. Br.-See vom 1. Oktober 1891/1. April 1893	465,000	—	114,478,500	—
3. Grundpfändlich versicherte Schulden:				
a. Pfandbriefe auf dem Verwaltungsgebäude Genfergasse	1,200,000	—		
b. Pfandbrief auf der Ländtebesitzung Oberhofen . .	29,385	—	1,229,385	—
4. Subventionen:				
Bundessubvention à fonds perdu: pro memoria Fr. 6,000,000. —			—	—
5. Schwebende Schulden:				
a. Verfallene Titel und Coupons	15,056,120	39		
b. Nicht verfallene Ratenzinse	499,686	65		
c. Guthaben der Unterstützungskassen	176,302	46		
d. Verschiedene Gläubiger	18,687,636	08	34,419,745	58
6. Spezialfonds:				
a. Erneuerungsfonds Scherzligen-Bönigen und Spiez-Brig	1,922,499	39		
b. » Münster-Lengnau	162,192	03		
c. » für die Werkstätten	80,466	01		
d. » für d. Kraft- u. Pumpwerk Grenchen	15,585	78		
e. » für den Dampfschiffbetrieb . . .	1,297,258	03		
f. Uferschutz- und Schwellenfonds	99,520	—	3,577,521	24
			219,305,151	82

Anmerkung: Im Jahr 1920 wurde die Strecke Spiez-Bönigen elektrifiziert. Die Kosten von zirka Fr. 4,500,000 sind vom Kanton Bern und der Kantonalbank von Bern bestritten worden. Die betreffenden Anlagen und Ausrüstungen, seit 21. August 1920 im Betrieb stehend, gehören einstweilen noch nicht zum Eigentum der Bahngesellschaft.

E. Spezialrechnungen.

1. Erneuerungsfonds.

		Fr.	Cts.
a. Erneuerungsfonds Scherzligen-Bönigen und Spiez-Brig.			
Einnahmen.			
Bestand am 1. Januar 1920		1,907,052	39
Einlage pro 1920 (approximativ)		280,000	—
		2,187,052	39
Ausgaben.			
Entnahmen pro 1920:			
a. Für Erneuerung des Oberbaues:			
Materialkosten	Fr. 254,121. 73		
Arbeitslöhne 10 %	» 25,412. 17		
	Fr. 279,533. 90		
Abzüglich Altmaterialwerte	» 19,008. 70	260,525	20
b. Für Erneuerung des Rollmaterials		—	—
c. Für Mobiliar und Gerätschaften:			
Rubr. II B 4	Fr. 795. 80		
Rubr. III B 3	» 3,232. —	4,027	80
		264,553	—
Bestand am 31. Dezember 1920		1,922,499	39
b. Erneuerungsfonds Münster-Lengnau.			
Einnahmen.			
Bestand am 1. Januar 1920		133,097	64
Einlage für das Jahr 1920 (approximativ)		32,000	—
		165,097	64
Ausgaben.			
Entnahme pro 1920:			
Für Erneuerung des Oberbaues:			
Materialkosten	Fr. 2,987. 24		
Arbeitslöhne 10 %	» 298. 72		
	Fr. 3,285. 96		
Abzüglich Altmaterialwerte	» 455. 35	2,830	61
Für Mobiliar und Gerätschaften:			
Rubr. II B 4		75	—
		2,905	61
Bestand am 31. Dezember 1920		162,192	03

c. Erneuerungsfonds für die Werkstätten.

Einnahmen.

		Fr.	Cts.
Bestand am 1. Januar 1920		70,335	01
Einlage pro 1920:			
a. Maschinen und mech. Einrichtungen: 2,5 % auf Fr. 297,626. —	Fr. 7,440. 65		
b. Mobiliar und Gerätschaften: 2,5 % auf Fr. 107,614. —	» 2,690. 35	10,131	—
Bestand am 31. Dezember 1920		80,466	01

d. Erneuerungsfonds für das Kraft- und Pumpwerk Grenchen.

Einnahmen.

	Fr.	Cts.
Bestand am 1. Januar 1920	14,495	—
Einlage für das Jahr 1920	1,090	78
Bestand am 31. Dezember 1920	15,585	78

e. Erneuerungsfonds für den Dampfschiffbetrieb.

Einnahmen.

	Fr.	Cts.
Bestand am 1. Januar 1920	1,247,258	03
Einlage für das Jahr 1920	50,000	—
Bestand am 31. Dezember 1920	1,297,258	03

f. Uferschutz- und Schwellenfonds.

Einnahmen.

	Fr.	Cts.
Bestand am 1. Januar 1920	93,520	—
Einlage für das Jahr 1920	6,000	—
Bestand am 31. Dezember 1920	99,520	—

2. Betriebsrechnung der Materialverwaltung pro 1920. (Hilfsbetrieb.)

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.				
Zuschläge auf Verbrauchsmaterialien			192,261	26
Verschiedene Einnahmen: Zinse, Erlöse aus Gebinden, Altmaterial etc.			3,306	10
Total der Einnahmen			195,567	36
Ausgaben.				
Betriebskosten:				
A. Personal:				
Gehalte, Taglöhne, Leistungen von Betriebsstellen, Reiseentschädigungen, Dienstkleider etc.			87,408	—
B. Nebenkosten:				
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Porti etc. . . .	2,107	15		
2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Diensträume	413	40		
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	651	55		
4. Miete und Unterhalt der Diensträume und Magazine .	1,500	—		
5. Unfallversicherungsprämien und Verschiedenes (Beiträge in die Hilfskassen etc.)	7,358	80	12,030	90
Total der Ausgaben			99,438	90
Rechnungsabschluss.				
Total der Einnahmen			195,567	36
Total der Ausgaben			99,438	90
Ueberschuss der Einnahmen (Uebertrag auf Betriebseinnahmen, Rubr. IV. B)			96,128	46

3. Rechnung des Werkstättebetriebes pro 1920. (Hilfsbetrieb.)

Werkstätte Bönigen.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.				
I. Arbeitsleistungen, inkl. Material:				
a. für die Betriebsstellen, inkl. die mitbetriebenen Linien	1,741,919	25		
b. für die Baurechnung, die Hilfs- und Nebengeschäfte .	32,099	45		
c. für Dritte	20,797	30	1,794,816	—
II. Verkauf von Altmaterial			28,042	—
Total der Einnahmen			1,822,858	—
Ausgaben.				
I. Produktionskosten:				
a. Arbeitslöhne, Reiseentschädigungen, Dienstkleider etc.	890,544	68		
b. Verbrauchsmaterialien und Reservestücke	363,279	59	1,253,824	27
II. Unterhalt und Erneuerung:				
a. Anlagen, Gebäude und feste Einrichtungen . . .	15,529	70		
b. Mechanische Einrichtungen, Werkzeuge und Mobiliar:				
1. Ergänzung und Unterhalt . . . Fr. 32,630. 25				
2. Abschreibung ausrangierter Objekte . » —.—	32,630	25	48,159	95
III. Verschiedene Ausgaben:				
a. Bureau- und Aufsichtspersonal	49,202	55		
b. Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Porti etc. . . .	1,378	98		
c. Beleuchtung, Heizung und Reinigung	57,810	16		
d. Konsummaterialien für den Werkstättebetrieb (Kohlen, Oel, Putzfäden etc.)	19,278	82		
e. Betriebskraft	13,274	46		
f. Unfallentschädigungen und Unfallversicherungsprämien	29,579	97		
g. Verschiedenes (Beiträge in die Hilfskassen, Feuerversicherungen, Modelle etc.)	81,968	52	252,493	46
IV. Kapitalverzinsung:				
a. Verzinsung à 4 % der eigenen Kapitalien (inkl. Nebenwerkstätten)	52,969	60		
b. Entschädigung an die B. N. für Benützung der Werkstätteanlagen in Ausserholligen	3,441	70	56,411	30
V. Einlage in den Erneuerungsfonds:				
a. Für die maschinellen Anlagen	7,440	65		
b. Für Mobiliar und Gerätschaften	2,690	35		
	10,131	—		
c. Entschädigung an die B. N. für ihre Einlagen in den Erneuerungsfonds:				
1. Für die maschinellen Anlagen . . . Fr. 421. 50				
2. Für Mobiliar und Gerätschaften . . » 668. 47	1,089	97	11,220	97
Total der Ausgaben			1,622,109	95
Rechnungsabschluss.				
Einnahmen			1,822,858	—
Ausgaben			1,622,109	95
Netto-Ertrag			200,748	05
zuzüglich: Kapitalverzinsung			52,969	60
Einlage in den Erneuerungsfonds			10,131	—
Roh-Ertrag (Uebertrag auf Betriebseinnahmen Rubr. IV B.) .			263,848	65

4. Rechnung des Kraft- und Pumpwerkes Grenchen pro 1920. (Hilfsbetrieb.)

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.				
I. Abgabe von Energie:				
a. für die Tunnelventilation	40,107	10		
b. an Dritte	1,238	90	41,346	—
II. Arbeitsleistungen (an Betriebsstellen und Dritte)			11,527	30
III. Verschiedene Einnahmen			11	55
Total der Einnahmen			52,884	85
Ausgaben.				
I. Personal:				
Arbeitslöhne, Reiseentschädigungen, Dienstkleider etc.			19,996	90
II. Unterhalt und kleiner Ersatz:				
a. Anlagen, Gebäude und feste Einrichtungen	185	95		
b. Mechanische und elektrische Einrichtungen, Mobiliar	928	45	1,114	40
III. Verschiedene Ausgaben:				
a. Bureaukosten, Beleuchtung, Heizung und Reinigung	508	30		
b. Konsummaterial für den Kraftwerkbetrieb	549	80		
c. Energieabgabe durch Dritte	14,122	35		
d. Unfallentschädigungen und Unfallversicherungsprämien	585	75		
e. Verschiedenes (Beiträge in die Hilfskassen etc.)	1,726	65	17,492	85
IV. Einlage in den Erneuerungsfonds:				
Für die maschinellen Anlagen			1,090	78
V. Kapitalverzinsung			12,250	45
Total der Ausgaben			51,945	38
Rechnungsabschluss.				
Einnahmen			52,884	85
Ausgaben			51,945	38
Netto-Ertrag			939	47
zuzüglich: Einlage in den Erneuerungsfonds			1,090	78
Kapitalverzinsung			12,250	45
Roh-Ertrag (Uebertrag auf Betriebseinnahmen, Rubr. IV. B)			14,280	70

5. Dampfschiffbetrieb Thuner- und Brienzersee.

Betriebsrechnung.

	Thunersee		Brienzersee		Beide Seen zusammen		TOTAL	
Einnahmen.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1. Transport-Einnahmen:								
Personentransport	360,429	13	83,966	29	444,395	42		
Gepäcktransport	1,578	41	852	60	2,431	01		
Tier- und Gütertransport	11,832	30	5,273	79	17,106	09		
Posttransport	—	—	4,200	—	4,200	—		
	373,839	84	94,292	68	468,132	52		
2. Verschiedene Einnahmen:								
Pacht- und Mietzinse, Ertrag der Schiffsrestauration etc.	10,416	13	1,850	22	12,266	35		
Gesamt-Einnahmen	384,255	97	96,142	90	480,398	87		
Ausgaben.								
1. Zentralverwaltung:								
a. Besoldungen des Personals					23,266	30		
b. Nebenkosten: Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Inserate etc.					6,118	02	29,384	32
2. Betriebspersonal:								
a. Besoldungen des Fahr- u. Stationspersonals	138,828	95	61,469	75	200,298	70		
b. Uniformierungskosten des Fahr- und Stationspersonals					7,596	73	207,895	43
3. Materialverbrauch für den Schiffsbetrieb:								
a. Brennmaterial	167,975	57	61,843	16	229,818	73		
b. Beleuchtungsmaterial	215	40	448	07	663	47		
c. Schmiermaterial	6,698	22	2,203	96	8,902	18		
d. Putzmaterial	990	22	272	04	1,262	26		
e. Diverse Materialien (Bureaubedürfnisse, Drucksachen etc.)	3,604	96	1,195	85	4,800	81	245,447	45
4. Unterhalt der Schiffe samt Zubehörden, Stationen und Liegenschaften:								
a. Besoldungen des Werftepersonals	117,407	60	111,888	95	229,296	55		
b. Materialkosten für die Dampfboote	9,282	54	3,094	41	12,376	95		
c. Verbrauchsmaterialien für d. Werftbetrieb	1,581	68	— 795	49	786	19		
d. Materialien für die Stationen und Liegenschaften	3,624	17	1,811	56	5,435	73	247,895	42
Uebertrag							730,622	62

	Thunersee		Brienzersee		Beide Seen zusammen		TOTAL	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Uebertrag							730,622	62
5. Verschiedene Ausgaben:								
a. Pacht- und Mietzinse	1,155	—	900	—	2,055	—		
b. Feuer- und Cascoversicherungen und Entschädigungen					7,960	67		
c. Unfallversicherungen und Entschädigungen					11,803	20		
d. Andere Versicherungen, Transportentschädigungen					12	20		
e. Steuern und Abgaben					1,907	48		
f. Beiträge an die Hilfskassen etc. . . .					42,979	05		
g. Reklame, Propaganda und Verschiedenes					2,588	15	69,305	75
Gesamt-Ausgaben							799,928	37
Rechnungs-Abschluss.								
Total der Einnahmen							480,398	87
Total der Ausgaben							799,928	37
Ueberschuss der Ausgaben							319,529	50

F. Kapitalnachweis.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.				
1. Erlöse und Rückerstattungen:				
a. Rückerstattungen auf Baukonto	176,512	31		
b. Rückerstattungen auf unvollendeten Bauobjekten . .	581,208	24		
c. Rückerstattungen auf zu tilgenden Verwendungen . .	817,600	—	1,575,320	55
2. Uebertrag vom Konto unvollendeter Bauobjekte auf Baukonto			1,964,846	71
3. Passivsaldo-Vortrag			10,087,269	60
Total der Einnahmen			13,627,436	86
Ausgaben.				
1. Passivsaldo vom Vorjahr			8,053,602	72
2. Rückzahlung von Kapitalien (für die Rückzahlung ausgelost):				
52 Obligationen Dampfschiffahrt Th. und Br.-See (1. Okt. 1920)	52,000	—		
340 Obligationen I. Hypothek Frutigen-Brig (1. Nov. 1920) .	170,000	—		
Rückzahlung auf Pfandbrief auf die Ländtebesitzung Oberhofen	315	—	222,315	—
3. Ausgaben auf Baukonto			1,964,846	71
4. Ausgaben für unvollendete Bauobjekte			3,048,122	74
5. Verwendungen auf Nebengeschäfte:				
Dampfschiffahrt Thuner- und Brienzer-See			74,892	35
6. Zu tilgende Verwendungen			263,657	34
Total der Ausgaben			13,627,436	86

Berner Alpenbahn-Gesellschaft

Bern-Lötschberg-Simplon.

IX.

Beilagen

zum

Geschäftsbericht für 1920.

A. Jahresrechnung und Bilanz der Pensions- und Hilfskasse für die Beamten und Angestellten der Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon und Bern-Neuenburg-Bahn

auf 31. Dezember 1920.

I. Jahresrechnung pro 1920.

A. Einnahmen.

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1. Beiträge der Mitglieder:					
a. Eintrittsgelder		2,346	60		
b. Nachzahlungen:					
nach Art. 1 der Statuten (Uebertritte von bei der Hilfskasse für die ständigen Arbeiter Versicherten zur Pensions- und Hilfskasse)	Fr. 4,520. 45				
nach Art. 1, Abs. 7, der Statuten	» 1,310. 85				
» » 1, » 8, » »	» 2,043. —				
» » 12 der Statuten	» 3,755. 15	11,629	45		
c. Beiträge von Gehaltserhöhungen		24,365	95		
d. Regelmässige Beiträge		184,401	20		
e. Einlagen der Sparkassenmitglieder (nach Art. 50 der Statuten)	Fr. 974. 20				
Zinse à $3^1/_2$ %	» 247. 90	1,222	10	223,965	30
2. Beiträge der Gesellschaften:					
a. Eintrittsgelder		2,346	60		
b. Nachzahlungen:					
nach Art. 1 der Statuten (Uebertritte von bei der Hilfskasse für die ständigen Arbeiter Versicherten zur Pensions- und Hilfskasse)	Fr. 4,878. —				
nach Art. 1, Abs. 7, der Statuten	» 1,635. 20				
» » 1, » 8, » »	» 2,817. —	9,330	20		
c. Beiträge von Gehaltserhöhungen		30,451	30		
d. Regelmässige Beiträge		261,979	85		
e. Ersatz der gemäss Art. 43 ausfallenden ordentlichen Mitgliederbeiträge		1,054	20		
f. Einlagen in die Sparkasse (Art. 50 der Statuten)	Fr. 1,364. 35				
Zinse à $3^1/_2$ %	» 350. 95	1,715	30	306,877	45
3. Verschiedene Einnahmen:					
a. Kapitalzinse		212,494	23		
b. Kursgewinne auf Wertschriften		—	—		
c. Verschiedenes (Bussengelder, Erlöse von Fundgegenständen etc.)		2,800	40	215,294	63
Total				746,137	38

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
B. Ausgaben.				
1. Pensionen:				
a. an Invalide	57,399	75		
b. an Witwen und Waisen	28,867	55	86,267	30
2. Entschädigungen für Gehaltsausfall bei vorübergehender Arbeitsunfähigkeit			13,910	65
3. Kurkosten gemäss Art. 36			3,117	75
4. Abfindungen gemäss Art. 29			4,389	—
5. Abgangsentschädigungen an austretende Mitglieder gemäss Art. 12			26,396	60
6. Sterbegeld (Art. 38)			300	—
7. Verzinsung des Guthabens der Sparkassenmitglieder			598	85
8. Verschiedene Ausgaben:				
a. Kursverluste auf Wertschriften	190,012	50		
b. Steuern etc.	17,076	57	207,089	07
Total			342,069	22
C. Ueberschuss der Einnahmen			**404,068**	**16**

II. Kapitalrechnung.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
a. Reservebestand am Anfang des Jahres 1920	4,107,331	20		
Guthaben der Sparkassenmitglieder am Anfang des Jahres 1920	16,187	20	4,123,518	40
b. Ueberschuss der Einnahmen pro 1920			404,068	16
c. Reservebestand am Ende des Jahres 1920	4,508,461	96		
d. Guthaben der Sparkassenmitglieder am Ende des Jahres 1920	19,124	60	4,527,586	56

III. Bilanz.

Aktiven.

	Kurswert in % bei Ankauf	Kurswert in % eingestellt	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1. Wertschriften:						
78 Kassascheine $4^{3}/_{4}$ % Kantonalbank von Bern . . .	100	100	362,000	—		
66 » 5 % » » » . . .	100	100	290,000	—		
168 » $5^{1}/_{2}$ % » » » . . .	100	100	832,000	—		
89 » $4^{3}/_{4}$ % Hypothekarkasse des Kts. Bern .	100	100	502,000	—		
26 Obligationen $4^{3}/_{4}$ % » » » » .	100	100	130,000	—		
115 » $4^{3}/_{4}$ % » » » » .	99	72,5	83,375	—		
275 » 3 % Kanton Bern 1895	83,85	51	70,125	—		
80 » 3 % » » 1895	71,4	51	20,400	—		
32 » 3 % » » 1895	71,5	51	8,160	—		
28 » 3 % » » 1895	71,25	51	7,140	—		
30 » 4 % » » 1911	100	58	17,400	—		
40 » 4 % » » 1911	82,9	58	23,200	—		
30 » 4 % » » 1911	82,6	58	17,400	—		
171 » $3^{3}/_{4}$ % Einwohnergemeinde Interlaken .	98,65	50	85,500	—		
50 » 4 % Stadt Bern	100,5	53	26,500	—		
200 » $4^{3}/_{4}$ % Kanton Bern 1915	99,4	66	132,000	—		
100 » $4^{3}/_{4}$ % » » 1915	99,5	66	66,000	—		
30 » $4^{1}/_{2}$ % V. eidg. Mobilisationsanleihe 1916	97,85	89,25	133,875	—		
59 » 5 % II. » » 1914	101	91	53,690	—		
50 » 4 % Eidg. Anleihe 1913	89,75	76,5	19,125	—		
50 » 4 % » » 1913	89,5	76,5	19,125	—		
92 » $3^{1}/_{2}$ % Kanton Bern 1900	74,8	53	24,380	—		
60 » $4^{1}/_{4}$ % Bern. Kraftwerke 1912	93,4	78	46,800	—		
30 » 4% S. B. B. 1912/14	84,1	62,5	18,750	—		
76 » 3% Kanton Bern 1895	70,75	51	19,380	—		
1 Pfandbrief (Hypothekarschuldnerin B. L. S.) $4^{3}/_{4}$ % .			17,500	—		
300 Obligationen 5 % Bern. Kraftwerke 1919	96,5	86	258,000	—		
300 » 5 % Kanton Bern 1919	97	81,5	244,500	—	3,528,325	—
2. Diverse Debitoren:						
a. Guthaben bei der Kantonalbank von Bern			829,804	50		
b. » bei der Berner Alpenbahn-Gesellschaft B. L. S.			113,673	56		
c. Noch nicht verfallene Zinsen auf Wertschriften			55,783	50	999,261	56
					4,527,586	56

Passiven.

	Fr.	Cts.
1. Deckungskapital	4,416,200	57
2. Guthaben der Sparkassenmitglieder	19,124	60
3. Ueberschuss der Aktiven pro 31. Dezember 1916	92,261	39
	4,527,586	56

IV. Mitgliederbestand auf 31. Dezember 1920.

1. Beitragspflichtige Mitglieder (wovon 4 der Sparkasse angehören) .	760
2. Unterstützte Mitglieder:	
a. vorübergehend unterstützte Mitglieder (Art. 35, Ziffer 1) . .	11
b. pensionierte Invalide	36
c. » Witwen	34
d. » Waisen	60

B. Jahresrechnung und Bilanz der Kranken- und Hilfskasse

für die ständigen Arbeiter der Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon und Bern-Neuenburg-Bahn

auf 31. Dezember 1920.

a. Krankenversicherung.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Jahresrechnung für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 1920.				
Einnahmen.				
1. Krankenkassenauflage:				
a. der Mitglieder, Art. 38a	67,850	70		
b. der Gesellschaften, Art. 36a	22,617	10		
2. Ordnungsbussen	195	—		
3. Geschenke, Legate etc.	462	10		
4. Kapitalzinse	3,799	50		
5. Entnahme aus dem Spezialfonds für ausserordentliche Unterstützungen	168	—		
Total			95,092	40
Ausgaben.				
1. Entschädigung für Lohnausfall (Krankengeld), Art. 13—20	54,152	10		
2. Aerztliche Behandlung, Art. 21—23	12,927	25		
3. Beitrag an die Entbindungskosten, Art. 27	175	—		
4. Spitalverpflegung, Art. 24	4,407	90		
5. Heilmittel, Art. 25	4,085	05		
6. Optische und orthopädische Apparate, Art. 26	524	80		
7. Kuren, Art. 27	382	—		
8. Sterbegeld, Art. 28	320	—		
9. Verzinsung des Spezialfonds für ausserordentliche Unterstützungen, Art. 35	3,563	60		
10. Verschiedene Ausgaben: Depotgebühr, Kursverluste auf Wertschriften und Steuern	5,008	10		
11. Ausserordentliche Unterstützungen, Art. 35	168	—		
Total			85,713	80
Ueberschuss der Einnahmen			9,378	60
II. Bilanz.				
Aktiven. (Kurswert in % — bei Ankauf / eingestellt)				
1. Wertschriften:				
4 Kassascheine $4^3/_4$ %, Kantonalbank von Bern — 100 / 100	20,000	—		
4 Kassascheine $5^1/_2$ %, Kantonalbank von Bern — 100 / 100	20,000	—		
25 Obligationen $4^3/_4$ %, Kanton Bern 1915 — 99,75 / 66	16,500	—	56,500	—
2. Verschiedene Debitoren:				
a. Guthaben bei der Kantonalbank von Bern	13,621	—		
b. Guthaben bei der Berner Alpenbahn-Gesellschaft B. L. S.	21,114	10		
c. Noch nicht verfallene Zinse auf Wertschriften	731	05	35,466	15
			91,966	15
Passiven.				
1. Spezialfonds für ausserordentliche Unterstützungen			* 91,966	15

* Bestand am Anfang des Jahres 1920	Fr. 79,191. 95
zuzüglich: Verzinsung pro 1920	» 3,563. 60
Einnahmenüberschuss pro 1920	» 9,378. 60
	Fr. 92,134. 15
abzüglich: Entnahme pro 1920	» 168. —
Bestand am Ende des Jahres 1920	Fr. 91,966. 15

b. Invaliditäts- und Sterbeversicherung.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Jahresrechnung für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 1920.				
Einnahmen.				
1. Beiträge:				
a. der Mitglieder, Art. 38b	13,173	75		
b. der Gesellschaften, Art. 36b	65,868	75	79,042	50
2. Verschiedene Einnahmen:				
Kapitalzinse			14,029	35
Total			93,071	85
Ausgaben.				
1. Invalidenpensionen, Art. 34	716	30		
2. Einmalige Abfindungen, Art. 31	3,543	10		
3. Rückzahlungen an ausgetretene Mitglieder, Art. 8 und 9	949	80		
4. Uebertrag der Gesellschaftsbeiträge für Mitglieder, welche zur Pensions- und Hilfskasse übergetreten sind, Art. 9	3,516	50		
5. Verschiedene Ausgaben: Steuern, Kursverluste auf Wertschriften	8,898	25		
Total			17,623	95
Ueberschuss der Einnahmen			75,447	90
II. Kapitalrechnung.				
1. Reservebestand am Anfang des Jahres 1920			268,099	15
2. Zuzüglich **Einnahmenüberschuss pro 1920**			75,447	90
3. Reservebestand am Ende des Jahres 1920			343,547	05
III. Bilanz.				
Aktiven.				
1. Wertschriften: (Kurswert in %: bei Ankauf / eingestellt)				
2 Kassascheine 4³/₄ %, Kantonalbank von Bern — 100 / 100	10,000	—		
22 Kassascheine 5¹/₂ %, Kantonalbank von Bern — 100 / 100	102,000	—		
40 Obligationen 4 %, S. B. B. 1912 — 84,10 / 62,50	25,000	—		
35 Obligationen 4³/₄ %, Kanton Bern 1915 — 99,75 / 66	23,100	—	160,100	—
2. Verschiedene Debitoren:				
a. Guthaben bei der Kantonalbank von Bern	157,308	—		
b. » » » Berner Alpenbahn-Gesellschaft B. L. S.	24,014	80		
c. Noch nicht verfallene Zinse auf Wertschriften	2,124	25	183,447	05
			343,547	05
Passiven.				
1. Deckungskapital			343,547	05

Aktivüberschuss der versicherungstechnischen Bilanz pro 31. Dezember 1917: Fr. 205,822. 82

Die Hilfskasse zählt auf 31. Dezember 1920: 397 Mitglieder.

Verkehr und Einnahmen nach den Monaten. (Bahn.)

Transportquantitäten

Monate	Personen Zahl	Gepäck Tonnen	Tiere Stück	Güter: Eilgut	Stückgut 1	Stückgut 2	A	B	Spezial-Tarife I a	I b	II a	II b	III a	III b	Ausnahme-Tarife	Posttransporte über 5 kg	Total	Dienstgüter
				Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
Januar	147,787	444	1,585	444	3,123	2,445	1,831	8,730	986	2,355	451	4,650	2,041	62,253	23,204	—	112,513	213
Februar	128,779	354	2,689	531	3,047	2,410	1,812	13,575	831	4,735	404	4,820	2,226	65,972	15,348	—	115,711	2,536
März	135,223	372	2,212	606	3,599	3,240	2,791	12,872	841	3,889	521	6,279	3,728	94,829	19,061	800	153,056	838
April	161,281	383	3,303	566	3,573	2,639	1,794	11,167	1,132	3,187	508	5,734	3,674	85,334	11,554	—	130,862	1,942
Mai	150,896	445	3,462	603	3,616	2,502	2,556	10,452	980	2,695	501	5,615	4,211	89,644	11,416	—	134,791	1,287
Juni	174,163	463	2,512	621	4,056	2,814	2,620	10,840	1,317	3,459	640	6,519	2,664	122,758	15,114	800	174,222	1,670
Juli	262,261	1,018	1,239	649	3,730	2,808	2,042	9,437	838	2,536	682	5,834	2,076	113,579	16,671	52,284	213,166	3,977
August	259,381	967	1,543	549	3,149	2,538	1,684	8,407	1,110	3,407	503	4,253	2,190	132,122	14,840	—	174,752	1,021
September	164,164	606	6,458	447	3,441	2,886	1,689	11,112	596	2,600	496	5,487	1,744	80,103	9,886	804	121,291	2,558
Oktober	137,469	461	5,484	522	3,695	3,055	1,912	9,473	873	2,527	587	4,046	1,986	92,221	11,040	—	131,937	1,563
November	118,988	275	1,889	504	3,264	2,492	1,460	9,855	546	3,033	348	3,562	1,872	85,774	11,191	—	123,901	723
Dezember	109,687	348	600	514	2,936	2,048	1,189	6,308	672	3,592	273	2,849	1,987	33,518	35,451	2,567	93,904	1,284
Total	1,950,079	6,136	32,976	6,556	41,229	31,877	23,380	122,228	10,722	38,015	5,914	59,648	30,399	1,058,107	194,776	57,255	1,680,106	19,612

Einnahmen

Monate	Personen Fr.	Ct.	Gepäck Fr.	Ct.	Tiere Fr.	Ct.	Güter Fr.	Ct.	Posttransporte Stücke über 5 kg Fr.	Ct.	Verschied. Einnahmen Fr.	Ct.	TOTAL Fr.	Ct.	Einnahmen p. Bahnkm Fr.	Ct.
Januar	145,153	91	13,620	51	5,845	78	535,032	86	—	—	15,445	47	715,098	53	6,060	16
Februar	130,376	44	10,773	97	10,567	25	623,642	01	—	—	26,413	70	801,773	37	6,794	69
März	143,774	47	13,335	27	9,883	55	775,610	92	15,000	—	18,580	50	976,184	71	8,272	75
April	186,101	58	11,142	11	19,405	21	635,537	13	—	—	13,729	57	865,915	60	7,338	27
Mai	181,464	66	17,222	91	17,461	17	656,801	63	—	—	36,308	03	909,258	40	7,705	58
Juni	237,375	75	15,341	37	8,451	03	847,193	52	15,000	—	47,267	70	1,170,629	37	9,920	59
Juli	445,035	91	34,292	58	5,858	35	777,446	22	36,053	75	18,533	45	1,317,220	26	11,162	88
August	515,062	85	45,196	34	6,620	07	833,388	45	—	—	22,260	24	1,422,527	95	12,055	32
September	290,404	11	26,036	57	23,335	30	660,792	02	15,000	—	13,716	45	1,029,284	45	8,722	75
Oktober	203,025	98	19,073	81	27,976	69	633,951	04	—	—	13,525	61	897,553	13	7,606	38
November	132,147	68	9,179	06	10,678	42	690,767	35	—	—	15,177	99	857,950	50	7,270	77
Dezember	164,479	87	14,581	35	3,352	84	583,609	67	118,234	50	428,597	28	1,312,855	51	11,125	89
Total	2,774,403	21	229,795	85	149,435	66	8,253,772	82	199,288	25	669,555	99	12,276,251	78	104,036	03
Gegenüber 1919: Mehr	550,592	93	45,602	52	—	—	2,293,957	69	115,387	50	125,185	37	3,112,081	54	26,373	57
Weniger	—	—	—	—	18,644	47	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Verteilung der Transporteinnahmen pro 1920 auf die Monate. (Schiffe.)

Thunersee

Monate	Personen: Schweiz. General-Abonnemente Fr.	Ct.	Personen: Interne Abonnemente Fr.	Ct.	Familien-Abonnemente Fr.	Ct.	Uebrige Billette Fr.	Ct.	TOTAL Fr.	Ct.	Gepäck- und Expressgut Fr.	Ct.	Tiere und Güter Fr.	Ct.	Post-transporte Fr.	Ct.	Total: Betrag Fr.	Ct.	Total: %	Total: gegenüber 1919 Fr.	Ct.
Januar	1,042	42	—	—	209	19	4,188	99	5,440	60	14	20	477	48	—	—	5,932	28	1,58	+ 2,312	40
Februar	666	57	—	—	546	44	3,725	91	4,938	92	20	86	398	38	—	—	5,358	16	1,42	+ 2,766	52
März	608	08	—	—	625	02	4,266	26	5,499	36	48	15	649	20	—	—	6,196	71	1,65	+ 2,791	95
April	868	28	—	—	1,321	28	6,532	55	8,722	11	46	59	888	64	—	—	9,657	34	2,58	+ 1,586	72
Mai	736	50	231	—	3,665	63	23,354	16	27,987	29	65	78	1,158	39	—	—	29,211	46	7,81	+ 8,474	32
Juni	667	75	156	50	3,583	75	27,464	37	31,872	37	165	87	1,193	27	—	—	33,231	51	8,89	÷ 2,126	32
Juli	÷ 474	71	2,413	—	9,346	55	72,371	67	83,656	51	369	66	1,455	21	—	—	85,481	38	22,86	+ 35,066	71
August	1,150	58	3,064	50	12,224	46	100,758	45	117,197	99	492	43	1,614	44	—	—	119,304	86	31,91	+ 46,815	50
September	1,105	28	234	50	3,774	72	36,072	96	41,187	46	170	96	1,375	16	—	—	42,733	58	11,43	+ 5,970	20
Oktober	1,004	01	8	25	1,511	42	11,216	16	13,739	84	131	10	1,391	74	—	—	15,262	68	4,08	+ 5,752	30
November	780	74	÷ 2	—	155	16	7,016	06	7,949	96	25	07	600	43	—	—	8,575	46	2,29	+ 2,062	35
Dezember	567	62	—	—	168	48	11,500	62	12,236	72	27	74	629	96	—	—	12,894	42	3,45	+ 1,295	64
Total 1920	8,723	12	6,105	75	37,132	10	308,468	16	360,429	13	1,578	41	11,832	30	—	—	373,839	84	100,00	+112,768	29
1919	7,105	47	1,449	—	28,765	07	211,331	15	248,650	69	1,530	07	10,890	79	—	—	261,071	55	—	—	—
1920: mehr	1,617	65	4,656	75	8,367	03	97,137	01	111,778	44	48	34	941	51	—	—	112,768	29	—	—	—
1920: weniger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Brienzersee

Monate	Personen: Schweiz. General-Abonnemente Fr.	Ct.	Personen: Interne Abonnemente Fr.	Ct.	Familien-Abonnemente Fr.	Ct.	Uebrige Billette Fr.	Ct.	TOTAL Fr.	Ct.	Gepäck- und Expressgut Fr.	Ct.	Tiere und Güter Fr.	Ct.	Post-transporte Fr.	Ct.	Total: Betrag Fr.	Ct.	Total: %	Total: gegenüber 1919 Fr.	Ct.
Januar	929	82	—	—	84	36	556	24	1,570	42	8	43	107	64	—	—	1,686	49	1,78	÷ 442	77
Februar	553	98	—	—	101	47	524	79	1,180	24	4	55	149	42	—	—	1,334	21	1,41	÷ 337	36
März	495	48	—	—	122	28	659	42	1,277	18	9	39	178	04	—	—	1,464	61	1,55	+ 75	78
April	755	67	—	—	239	44	674	15	1,669	26	12	98	338	35	—	—	2,020	59	2,14	+ 235	16
Mai	623	91	—	—	486	37	1,849	47	2,959	75	26	26	507	38	—	—	3,493	39	3,70	÷ 1,031	64
Juni	555	16	50	—	657	50	5,471	78	6,734	44	65	16	782	31	—	—	7,581	91	8,06	÷ 119	99
Juli	÷ 587	31	÷ 40	50	2,649	01	21,440	16	23,461	36	233	71	844	70	—	—	24,539	77	26,03	+ 14,372	24
August	1,037	97	430	75	2,905	74	26,927	62	31,302	08	374	23	797	48	—	—	32,473	79	34,45	+ 12,770	34
September	992	69	÷ 4	—	605	07	7,051	27	8,645	03	70	43	442	45	—	—	9,157	91	9,71	÷ 1,304	59
Oktober	891	40	—	—	261	89	1,562	56	2,715	85	25	77	268	91	—	—	3,010	53	3,19	+ 874	44
November	668	15	—	—	63	18	491	34	1,222	67	8	99	721	49	—	—	1,953	15	2,07	÷ 2,239	81
Dezember	455	02	—	—	192	23	580	76	1,228	01	12	70	135	62	4,200	—	5,576	33	5,91	÷ 3,118	83
Total 1920	7,371	94	436	25	8,368	54	67,789	56	83,966	29	852	60	5,273	79	4,200	—	94,292	68	100,00	+ 19,732	97
1919	5,754	30	29	—	7,021	49	42,112	04	54,916	83	681	48	14,761	40	4,200	—	74,559	71	—	—	—
1920: mehr	1,617	64	407	25	1,347	05	25,677	52	29,049	46	171	12	—	—	—	—	19,732	97	—	—	—
1920: weniger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9,487	61	—	—	—	—	—	—	—

Beförderte Nutz- und Rollmaterial-Lasten.

		1919 †	1920 †
Befördertes totes Gewicht :)*			
Dampflokomotiven und elektrische Lokomotiven im Nutzdienst	Km-Tonnen	66,577,411	83,416,585
Motor-Personenwagen	»	4,051,818	4,987,546
Personenwagen	»	37,322,829	47,124,209
Lastwagen	»	51,352,821	63,608,059
Postwagen	»	3,696,487	4,553,702
Im ganzen	»	163,001,366	203,690,101
Per Bahnkilometer	»	1,552,394	1,939,906
Per Zugskilometer	»	253,50	252,17
In Prozenten des Gesamtgewichtes	%	80,27	76,69
Dienstwagen (Heizwagen)	Km-Tonnen	1,126,720	2,714,376
Befördertes Nutzgewicht :			
Reisende (75 Kilogramm)	Km-Tonnen	1,748,727	1,985,057
Gepäck, Tiere und Güter	»	38,322,525	59,924,684
Im ganzen	»	40,071,252	61,909,741
Per Bahnkilometer	»	381,631	589,616
Per Zugskilometer	»	62,32	76,65
In Prozenten des Gesamtgewichtes	%	19,73	23,31
Befördertes Gesamtgewicht :			
Im ganzen	Km-Tonnen	203,072,618 §	265,599,842 §
Per Bahnkilometer	»	1,934,025	2,529,522
Per Zugskilometer	»	315,82	328,82

† Nur B. L. S., *ohne* die Linie Münster-Lengnau.

* Die Kilometertonnen wurden nach den Ausweisen der Wagenrapporte berechnet und weisen die *effektiv* beförderten Lasten auf.

		1919	1920
§ Davon entfallen : auf die elektrische Traktion	Km-Tonnen	183,689,743	247,616,774
» » Dampftraktion	„	19,382,875	17,983,068

Zusammenstellung für die ganze Bahn.

		B. L. S. (105 km)		M. L. (13 km)		Total (118 km)	
		1919	1920	1919	1920	1919	1920
Befördertes Nutzgewicht :							
Reisende	Km-Tonnen	1,748,727	1,985,057	389,803	409,378	2,138,530	2,394,435
Gepäck, Tiere und Güter	»	38,322,525	59,924,684	8,691,168	10,128,268	47,013,693	70,052,952
Im ganzen	»	40,071,252	61,909,741	9,080,971	10,537,646	49,152,223	72,447,387
In Proz. des Gesamtgewichtes	%	19,73	23,31	30,14	28,12	21,08	23,90
Befördertes Gesamtgewicht	Km-Tonnen	203,072,618	265,599,842	30,130,575	37,472,161	233,203,193	303,072,003

Leistungen

I. Lokomotiven und Motorwagen. (Ohne die Linie Münster-Lengnau.)	Be 2/5	Be 3/5	Be 4/6	Be 5/7	Be 6/8	Ce 4/6	Ce 6/6	A 3/5	C 4/5
									Lokomotiv-
A. Parcours des eigenen Materials auf eigener und fremder Bahn.									
a. Auf eigener Bahn:									
Personen- und gemischte Züge	—	—	—	248,972	—	26,034	6,556	—	—
Güterzüge	—	—	—	226,724	—	3,179	7,091	—	—
Vorspann bei Personen- u. gemischten Zügen	—	—	—	14,593	—	631	696	—	—
Vorspann bei Güterzügen	—	—	—	27,607	—	95	1,224	—	—
Materialzüge	—	—	—	553	—	474	2	—	—
Leerfahrten	—	—	—	43,429	—	1,296	1,607	—	—
Rangierdienst	—	—	—	4,054	—	3,011	473	—	—
Total	—	—	—	565,932	—	34,720	17,649	—	—
b. Auf fremder Bahn:									
Personen- und gemischte Züge	—	—	—	80,304	—	17,442	2,535	—	—
Güterzüge	—	—	—	9,897	—	1,948	478	—	—
Vorspann bei Personen- u. gemischten Zügen	—	—	—	325	—	207	24	—	—
Vorspann bei Güterzügen	—	—	—	17	—	79	2	—	—
Materialzüge	—	—	—	—	—	106	—	—	—
Leerfahrten	—	—	—	847	—	39	69	—	—
Rangierdienst	—	—	—	—	—	82	—	—	—
Total	—	—	—	91,390	—	19,903	3,108	—	—
Total auf eigener und fremder Bahn	—	—	—	657,322	—	54,623	20,757	—	—
B. Parcours des eigenen und fremden Materials auf eigener Bahn.									
Personen- und gemischte Züge	20	2,658	70,558	248,972	3,610	53,799	6,556	—	132
Güterzüge	—	590	26,162	226,724	2,864	6,500	7,091	—	25
Vorspann bei Personen- u. gemischten Zügen	—	—	142	14,593	20	1,489	696	—	—
Vorspann bei Güterzügen	—	—	2	27,607	15	504	1,224	—	—
Materialzüge	—	296	357	553	1,114	1,013	2	—	—
Leerfahrten	—	10	180	43,429	87	3,320	1,607	7	—
Rangierdienst	—	—	—	4,054	—	6,340	473	—	—
Total Lokomotivkilometer	20	3,554	97,401	565,932	7,710	72,965	17,649	7	157
Zugskilometer	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Vorspannkilometer	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Nutzkilometer	.	.	.	.	.	.	.	.	.

des Rollmaterials.

Serie										Total	
E 3/3	Ea 3/6	Eb 3/4	Ec 3/4	Ec 3/5	Ec 4/5	Ec 4/6	Ed 3/3	Ed 3/4	Co 2/4		
Kilometer									Motorwagen-km	1920	1919
3,008	—	—	—	—	595	42,067	16,642	—	72,379	416,253	420,333
443	—	—	—	17	1,798	8,198	3,346	—	14	250,810	200,139
18	—	—	—	209	197	388	97	—	46	16,875	12,200
—	—	—	—	—	—	101	105	—	—	29,132	17,366
47	—	—	—	42	—	433	237	—	165	1,953	12,868
121	—	—	—	65	336	3,073	276	—	18,908	69,111	53,413
10,434	—	—	—	51	776	267	21,684	—	1,110	41,860	39,777
14,071	—	—	—	384	3,702	54,527	42,387	—	92,622	825,994	756,096
—	—	—	—	29,717	24,409	10,211	24	—	6,721	171,363	107,224
—	—	—	—	738	13,730	4,802	—	—	—	31,593	23,810
—	—	—	—	96	260	387	36	—	—	1,335	604
—	—	—	—	9	61	—	24	—	—	192	107
—	—	—	—	1,580	2,364	—	12	—	—	4,062	169
—	—	—	—	228	2,359	1,177	24	—	5,941	10,684	7,561
—	—	—	—	168	1,494	577	—	—	—	2,321	911
—	—	—	—	32,536	44,677	17,154	120	—	12,662	221,550	140,386
14,071	—	—	—	32,920	48,379	71,681	42,507	—	105,284	1,047,544	896,482
3,008	—	—	—	2,630	595	42,067	17,430	—	72,379	524,414	434,327
443	—	10	32	48	5,464	8,198	3,451	17	14	287,633	211,552
18	—	19	197	427	338	388	97	19	46	18,489	13,350
—	—	—	27	—	—	101	105	—	—	29,585	17,732
47	—	—	170	142	55	433	237	—	165	4,584	18,384
121	50	32	294	397	486	3,073	276	27	18,908	72,304	55,907
10,434	—	—	9,919	1,955	885	267	21,877	—	1,110	57,314	45,468
14,071	50	61	10,639	5,599	7,823	54,527	43,473	63	92,622	994,323	796,720
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	812,047	645,879
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	48,074	31,082
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	860,121	676,961

II. Parcours der S. B. B.-Lokomotiven auf der Linie Münster-Lengnau.

Monat	Personen-züge	Güter-züge	Fakult. Per-sonen-züge	Fakult. Güter-züge	Vorsp. bei Per-sonen-zügen	Vorspann bei Güter-zügen	Mate-rial-züge	Leer-fahrten	Rangier-Dienst	Total	
										1920	1919
Januar . .	3,279	3,354	247	26	65	260	55	117	42	7,445	4,380
Februar . .	3,060	3,107	—	234	—	429	44	130	33	7,037	4,373
März . .	3,268	3,445	13	247	13	481	13	213	60	7,753	5,425
April . .	3,164	3,159	26	195	52	351	22	126	27	7,122	5,123
Mai . . .	3,279	3,224	—	143	26	650	33	243	27	7,625	6,423
Juni . . .	3,164	3,354	—	416	—	702	22	217	24	7,899	6,041
Juli . . .	4,527	3,484	52	520	122	897	—	180	28	9,810	7,888
August . .	4,880	3,380	52	689	161	767	—	221	24	10,174	7,719
September .	4,438	3,315	39	260	148	767	—	143	39	9,149	7,429
Oktober . .	4,085	3,330	—	76	55	455	—	22	33	8,056	7,561
November .	3,944	3,237	—	26	57	559	—	39	36	7,898	7,462
Dezember .	4,063	2,990	—	13	98	130	—	26	48	7,368	7,663
Total	45,151	39,379	429	2,845	797	6,448	189	1,677	421	97,336	77,487
Zugskilometer .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	87,804	68,637
Vorsp.-Kilometer		.	.	.	.	.	.	.	.	7,245	6,600
Nutzkilometer .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	95,049	75,237

III. Gesamtparcours des eigenen und fremden Materials auf eigener Bahn.

(B. L. S., einschliesslich Münster-Lengnau.)

	Lokomotivkilometer		Zugskilometer		Vorspannkilometer		Nutzkilometer	
	1919	1920	1919	1920	1919	1920	1919	1920
Dampflokomotiven .	208,291	233,806	154,633	171,354	8,952	8,981	163,585	180,335
Elektr. Lokomotiven	587,214	765,231	506,020	656,104	27,723	46,292	533,743	702,396
Motorwagen . . .	78,702	92,622	53,863	72,393	1,007	46	54,870	72,439
Gesamttotal	874,207	1,091,659	714,516	899,851	37,682	55,319	752,198	955,170

IV. Lauf der Personen- und Lastwagen.

	1919	1920
	Achsen-Kilometer	
A. Eigenes Material auf eigener und fremder Bahn.		
Motorwagen . . . . im ganzen	340,252	370,488
» . . . . per Achse	28,354	30,874
Personenwagen . . . . im ganzen	5,693,042	8,550,424
» . . . . per Achse	21,164	31,786
Gepäckwagen . . . . im ganzen	1,255,938	1,500,740
» . . . . per Achse	26,165	31,265
Güterwagen . . . . im ganzen	5,062,424	3,862,352
» . . . . per Achse	10,460	8,324
B. Eigenes und fremdes Material auf eigener Bahn.		
Motorwagen	314,808	370,488
Personenwagen	5,275,165	6,779,709
Motor- und Personenwagen zusammen	5,589,973	7,150,197
Gepäckwagen	1,218,103	1,473,667
Güterwagen	12,073,297	14,469,549
Gepäck- und Güterwagen zusammen	13,291,400	15,943,216
Postwagen	531,503	806,404
Alle Wagen zusammen	19,412,876	23,899,817
Heizkesselwagen	80,408	193,884

Zugsdienst und Durchschnitte betr. den Verkehr des Rollmaterials.

		1919	1920
Lauf der Züge:			
Personen- und gemischte Züge	Kilometer	461,780	572,145
Güterzüge mit Personenbeförderung	»	—	—
Reine Güterzüge	»	249,838	323,639
Im ganzen	»	711,618	895,784
Durchschnittliche Zusammensetzung der Züge:			
Dampflokomotiven und elektrische Lokomotiven — D L*	Anzahl	0,306	0,201
Dampflokomotiven und elektrische Lokomotiven — E L*	»	0,718	0,784
Dampflokomotiven und elektrische Lokomotiven — M W*	»	0,040	0,081
Motorwagen	Achsen	0,44	0,42
Personenwagen	»	7,41	7,51
Privatpersonenwagen	»	—	0,05
Gepäckwagen	»	1,71	1,65
Güterwagen	»	16,96	16,15
Postwagen	»	0,75	0,90
Im ganzen	»	27,27	26,68
Heizkesselwagen	»	0,11	0,21
Tägliche Züge über die ganze Bahn:			
Personen- und gemischte Züge	Anzahl	10,72	13,25
Güterzüge mit Personenbeförderung	»	—	—
Reine Güterzüge	»	5,80	7,49
Im ganzen	»	16,52	20,74
Höchste Zugsgeschwindigkeit nach Fahrplan		75 km/Std.	75 km/Std.
Durchschnitte per Bahnkilometer:			
Zugskilometer	Anzahl	6,031	7,591
Motorwagen	Achsenkilometer	2,668	3,140
Personenwagen	»	44,705	57,455
Gepäckwagen	»	10,323	12,489
Güterwagen	»	102,316	122,623
Postwagen	»	4,504	6,834
Im ganzen	»	164,516	202,541
Heizkesselwagen	»	681	1,643

* D L Dampflokomotiven.
* E L Elektrische Lokomotiven.
* M W Motorwagen.

Berner Alpenbahn-Gesellschaft

Bern-Lötschberg-Simplon

Sechzehnter

Geschäftsbericht samt Rechnungen und Bilanz

über das

Geschäftsjahr 1921

Bern
BUCHDRUCKEREI FEUZ
1922

Berner Alpenbahn-Gesellschaft

Bern-Lötschberg-Simplon

Sechzehnter

Geschäftsbericht samt Rechnungen und Bilanz

über das

Geschäftsjahr 1921

Beilagen:

Jahresrechnungen der Pensions- und Hilfskasse für die Beamten und Angestellten B. L. S./B. N.

Jahresrechnungen der Kranken- und Hilfskasse für die ständigen Arbeiter der B. L. S./B. N.

a. Krankenversicherung.

b. Invaliditäts- und Sterbeversicherung.

Verkehrsstatistische Tabellen über den Bahn- und Schiffsbetrieb.

Bern
Buchdruckerei Feuz
1922

Gesellschaftsorgane.

A. Verwaltungsrat.

Präsident:
(mit Amtsdauer bis zur ordentl. Generalversammlung 1924)

Herr *Hirter, J.*, a. Nationalrat, Bern.

I. Vizepräsident:
(gleiche Amtsdauer wie der Präsident)

Herr *Loste, J.*, Ehrenpräsident des Crédit français, Paris.

II. Vizepräsident:
(gleiche Amtsdauer wie der Präsident)

Herr *Lohner, E.*, Regierungsrat, Bern.

Vertreter der Aktionäre im Verwaltungsrat:
(mit Amtsdauer bis zur ordentl. Generalversammlung 1924)

1. Herr *Aellig, A.*, Direktor der Kantonalbank Bern, Bern.
2. » *Bechler, P.*, Grossrat, Münster.
3. » *Bouilloux-Lafont, M.*, Bankier, Delegierter des Verwaltungsrates der Süd-West-Bahnen, Etampes.
4. » *Descubes, A.*, Oberingenieur der französischen Ostbahnen, Paris.
5. » *Gautier-Varinot, G.*, Ingenieur, Paris.
6. » *von Grenus, Edm.*, Bankier, Bern. † 13. II. 1922.
7. » *Grimm, R.*, Gemeinderat, Bern.
8. » *Hahn, O.*, Fürsprech, Bern.
9. » *Hirter, J.*, a. Nationalrat, Bern.
10. » *de Lalande, L.*, anc. Ministre de France, Paris.
11. » *Lanz, H.*, Kaufmann, Thun.
12. » *Leuenberger, L.*, Gemeinderat, Biel. † 29. XI. 1921.
13. » *Loste, J.*, Ehrenpräsident des Crédit français, Paris.
14. » *Mabilleau, L.*, Direktor des «Musée social» und Präsident der «Association des Soc. mutuelles de la France», Paris.
15. » *Michel, A.*, Notar, Interlaken.
16. » Dr. *Michel, Friedr.*, Nationalrat, Interlaken.
17. » *Morgenthaler, N.*, Direktor der Emmentalbahn, Burgdorf.
18. » *Petit, Casimir*, Paris.
19. » *Pogliani, A.*, Commandeur, Administrateur-Délégué de la Banca Italiana di Sconto, Rom.
20. » *Rebmann, J. J.*, a. Nationalrat, Erlenbach.
21. » *Roesti, R.*, Bankier, Montreux.
22. » *Stauffer, A.*, Regierungsrat, Bern.

23. Herr *Vilgrain, L.*, Président de la Chambre de Commerce de Nancy, Paris.
24. » *Will, Ed.*, Generaldirektor B. K. W., Bern.
25. » *Wullimann, Leo,* Kaufmann, Grenchen.
26. » *von Wurstemberger, Franz,* alt Grossrat, Bern.
27. » *Wyder, H.*, Grossrat, Interlaken.

Vertreter der Eidgenossenschaft im Verwaltungsrat:
(Amtsdauer bis 31. Dezember 1922)

28. Herr *Charbonnet, V.*, alt Staatsrat, Genf.
29. » *Hunziker, Otto,* Nationalrat, Zofingen.
30. » *Jäggi, B.*, Präsident des Verbandes Schweiz. Konsumvereine, Basel.
31. » *Dr. Räber, J.*, Ständerat, Küssnacht.

Vertreter des Kantons Bern im Verwaltungsrat:
(Amtsdauer bis 31. Mai 1922)

32. Herr *Bühler, G.*, Nationalrat, Frutigen.
33. » *von Erlach, R.*, Regierungsrat, Bern.
34. » *Lohner, E.*, Regierungsrat, Bern.
35. » *Dr. Volmar, F.*, Regierungsrat, Bern.

Vertreter des Kantons Wallis im Verwaltungsrat:
(Amtsdauer bis auf Widerruf)

36. Herr *Burgener, J.*, Staatsrat, Sitten.
37. » *Ribordy, J.*, Ständerat, Sitten.
38. » *Dr. Seiler, H.*, Nationalrat, Brig.
39. » *Troillet, M.*, Staatsrat, Sitten.

B. Verwaltungsausschuss.

Präsident:
(mit Amtsdauer bis zur Generalversammlung 1924)

Herr *Hirter, J.*, a. Nationalrat, Bern.

Vizepräsident:
(gleiche Amtsdauer wie der Präsident)

Herr *Lohner, E.*, Regierungsrat, Bern.

Mitglieder:
(mit Amtsdauer bis zur Generalversammlung 1924)

1. Herr *Bühler, G.*, Nationalrat, Frutigen.
2. » *Descubes, A.*, Oberingenieur der französischen Ostbahnen, Paris.
3. » *von Erlach, R.*, Regierungsrat, Bern.
4. » *von Grenus, Edm.*, Bankier, Bern. † 13. II. 1922.
5. » *Hirter, J.*, a. Nationalrat, Bern.
6. » *Lohner, E.*, Regierungsrat, Bern.
7. » *Loste, J.*, Ehrenpräsident des Crédit français, Paris.
8. » *Dr. Michel, Fr.*, Nationalrat, Interlaken.
9. » *Petit, Casimir,* Secrétaire général du Syndicat des Banques de Province, Paris.
10. » *Dr. Volmar, F.*, Regierungsrat, Bern.
11. » *Will, Ed.*, Generaldirektor B. K. W., Bern.

C. Direktion.

Präsident:
(mit Amtsdauer bis zur Generalversammlung 1924)

Herr *Hirter, J.*, a. Nationalrat, Bern.

Vizepräsident:
(gleiche Amtsdauer wie der Präsident)

Herr *Bühler, G.*, Nationalrat, Frutigen.

Mitglieder:

Herr *Bühler, G.*, Nationalrat, Frutigen.
» *von Erlach, R.*, Regierungsrat, Bern.
» *von Grenus, Edm.*, Bankier, Bern. † 13. II. 1922.
» *Hirter, J.*, a. Nationalrat, Bern.
» *Lohner, E.*, Regierungsrat, Bern.
» *Dr. Volmar, F.*, Regierungsrat, Bern.
» *Will, Ed.*, Generaldirektor B. K. W., Bern.

Delegierter des Verwaltungsrates für Schutzbauten:

Herr *Bühler, G.*, Nationalrat, Frutigen.

D. Direktor.

Herr *Kunz, G.*, a. Ständerat, Bern.

E. Kontrollstelle.

Mitglieder:

Herr *Römer, H.*, Fürsprecher, Biel.
» *Lang, A.*, a. Bankdirektor, Bern.
» *Bazin, René*, Secrétaire général du «Comité Privé», rue de Mogador 31, Paris.

Suppleanten:

Herr *Jäggi, G.*, Buchhalter der Berner Oberland-Bahnen, Interlaken.
» *Collette, Pierre*, gewesener Notar, Paris.
» *Wyss, Arnold*, Verwalter der Hypothekarkasse, Bern.

An die Aktionäre

der

Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon

Tit.

Wir haben die Ehre, Ihnen hiermit den Geschäftsbericht, sowie die Rechnungen und Bilanz des Jahres 1921 zur Genehmigung zu unterbreiten.

I. Allgemeiner Teil.

1. Gesellschaftsorgane.

a. Generalversammlungen.

Die *ordentliche Generalversammlung* der Aktionäre fand statt, Samstag den 23. Juli 1921 im Rathaus in Bern, unter Teilnahme von 13 Aktionären, welche 83,106 Aktien vertraten und 64,606 Stimmrechte ausübten.

Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht, sowie die Rechnungen und Bilanz des Jahres 1920 unter Entlastung der Gesellschaftsbehörden.

Ferner wurde an Stelle des verstorbenen Herrn Bankdirektor Mauderli in den Verwaltungsrat gewählt: Herr *Aellig,* Direktor der Kantonalbank in Bern. Von einer Ersatzwahl für den verstorbenen Herrn Bankier Burkhardt-Gruner wurde Umgang genommen.

Schliesslich wurden die im Austritte befindlichen Mitglieder und Suppleanten der Kontrollstelle für ein weiteres Jahr in ihrem Amte bestätigt.

Zu einer *ausserordentlichen Generalversammlung* in der Frage der Sanierung der Finanzlage wurden die Aktionäre einberufen auf Dienstag den 27. Dezember 1921, um 10½ Uhr vormittags, in das Rathaus nach Bern. Anwesend waren 30 Aktionäre, welche 82,360 Aktien vertreten und 66,370 Stimmrechte ausgeübt haben.

Die Generalversammlung fasste folgende Beschlüsse:

aa. Dem Vorschlag des Verwaltungsrates vom 30. November 1921 betreffend die Sanierung der Finanzlage des Unternehmens und der zu diesem Zwecke getroffenen Vereinbarung mit der schweizerischen Eidgenossenschaft und dem Kanton Bern, dd. 18. November 1921, wird die Genehmigung erteilt.

bb. Gemäss diesem Sanierungsvorschlag ist eine Reduktion des Aktienkapitals in folgendem Umfange und unter nachstehenden Bedingungen durchzuführen:

Das bisherige Prioritätsaktienkapital von Fr. 38,320,000. — wird abgeschrieben auf Fr. 30,656,000. — durch Abstempelung jeder Aktie von Fr. 500. — auf Fr. 400. —; dieses reduzierte Prioritätsaktienkapital wird in ein solches zweiten Ranges umgewandelt.

Das bisherige Stammaktienkapital von Franken 27,280,000. — wird abgeschrieben auf Fr. 13,640,000. — durch Abstempelung jeder Aktie von Fr. 500. — auf Fr. 250. —.

Durch diese Abschreibungen wird das Stimmrecht der Aktionäre, wie es in Art. 14 der Statuten festgelegt ist, in keiner Weise beeinträchtigt, d. h. jede der neu zu emittierenden Prioritätsaktien I. Ranges, wie auch jene der bisher bestehenden Prioritäts- und Stammaktien ist zur Abgabe einer Stimme an der Generalversammlung berechtigt.

cc. Ferner wird zum Zwecke der Sanierung der Finanzsituation das Aktienkapital durch Ausgabe eines Prioritätsaktienkapitals I. Ranges, sowie allfälliger Genußscheine bis zum Belaufe von maximal Fr. 20,000,000.— erhöht.

Die neu auszugebenden Prioritätsaktien von nominell Fr. 500.— lauten auf den Inhaber und geniessen ein Vorrecht an den Aktiven der Gesellschaft bis zur vollen Deckung und das Recht auf eine Dividende von 4% im Vorrang gegenüber den jetzigen Prioritätsaktien; weitergehende Ansprüche am Reingewinn und Vermögen sind ausgeschlossen.

Diesen neu auszugebenden Prioritätsaktien I. Ranges darf ohne Zustimmung der Mehrheit des Aktienkapitals dieser Gruppe kein weiteres Aktienkapital vorangestellt werden. Diese Mehrheit muss mindestens ²/₃ der vertretenen Aktien umfassen.

Gemäss Sanierungsvorschlag vom 30. November 1921 werden als Zahlung für restliche Zins- und Kreditforderungen, die nicht durch Aushändigung von Prioritätsaktien I. Ranges Deckung erhalten haben, Genußscheine ausgegeben, die hinsichtlich Anteil am Reingewinn und Vermögen der Gesellschaft die gleichen Rechte geniessen, wie die neuen Prioritätsaktien I. Ranges, denen aber ein Stimmrecht nicht zukommt.

dd. Die Gesellschaftsstatuten vom 26. Oktober 1912 werden abgeändert wie folgt:

Art. 4 erhält folgende Fassung:

Das Aktienkapital setzt sich zusammen aus:

76,640 Prioritätsaktien II. Ranges von nominell Fr. 400. — jede im Betrage von Fr. 30,656,000. —;
54,560 Stammaktien von nominell Fr. 250. — jede im Betrage von Fr. 13,640,000. —.

Die Generalversammlung vom 27. Dezember 1921 hat die Ausgabe eines Prioritätsaktienkapitals I. Ranges, sowie allfälliger Genußscheine bis zum Belaufe von maximal Fr. 20,000,000.— beschlossen.

Die neu auszugebenden Prioritätsaktien von nominell Fr. 500. — lauten auf den Inhaber und geniessen ein Vorrecht an den Aktiven der Gesellschaft bis zur vollen Deckung und das Recht auf eine Dividende von 4% im Vorrang gegenüber den jetzigen Prioritätsaktien; weitergehende Ansprüche am Reingewinn und Vermögen sind ausgeschlossen.

Diesen neu auszugebenden Prioritätsaktien I. Ranges darf ohne Zustimmung der Mehrheit des Aktienkapitals dieser Gruppe kein weiteres Aktienkapital vorangestellt werden. Diese Mehrheit muss mindestens ²/₃ der vertretenen Aktien umfassen.

Für restliche Zins- und Kreditforderungen, die nicht durch Aushändigung von Prioritätsaktien I. Ranges Deckung erhalten haben, werden Genußscheine ausgegeben, die hinsichtlich Anteil am Reingewinn und Vermögen der Gesellschaft die gleichen Rechte geniessen, wie die neuen Prioritätsaktien I. Ranges, denen aber ein Stimmrecht nicht zukommt.

Art. 37 wird ersetzt durch folgende Fassung:

Der nach Dotierung des Erneuerungsfonds gemäss Art. 11 und folgende des Bundesgesetzes über das Rechnungswesen der Eisenbahnen vom 27. März 1896 und nach Speisung des Reservefonds verbleibende Reingewinn wird in der Rangordnung verteilt, dass erhalten:

a. vorab die Prioritätsaktien I. Ranges, sowie allfällige Genußscheine eine Dividende bis zu 4 %;
b. hierauf die Prioritätsaktien II. Ranges eine Dividende bis zu 4 1/2 %, berechnet auf dem reduzierten Nominalwert der Aktien;
c. sodann die Stammaktien eine Dividende bis zu 4 % berechnet auf dem reduzierten Nominalwert der Aktien;
d. die Prioritätsaktien II. Ranges eine Ergänzung ihrer Dividende bis auf Fr. 22. 50 per Aktie, gleich 4 1/2 % auf dem ursprünglichen Nominalwert;
e. ein allfälliger Rest wird gleichmässig unter die Prioritätsaktien II. Ranges und die Stammaktien verteilt.

b. Verwaltungsbehörden.

Am 29. November 1921 starb Herr alt Stadtpräsident *L. Leuenberger* in Biel, Mitglied des Verwaltungsrates seit 1916.

Ferner starb am 13. Februar 1922 Herr *E. von Grenus,* Bankier in Bern, welcher 1912 in den Verwaltungsrat, 1913 in den Verwaltungsausschuss und 1914 in die Direktion gewählt wurde.

Die beiden Verstorbenen haben unserm Unternehmen stets grosses Interesse entgegengebracht und ihm wertvolle Dienste geleistet; wir werden ihnen ein treues und dankbares Andenken bewahren.

Wie bereits eingangs erwähnt wurde, ist neu in den Verwaltungsrat eingetreten Herr *A. Aellig,* Bankdirektor in Bern.

Der *Verwaltungsrat* kam im Berichtsjahr zu 3 Sitzungen zusammen, in denen folgende wichtigern Geschäfte behandelt wurden:

Verbauungen im Meiggbach-Gebiet bei Goppenstein;
Tarifangelegenheiten;
Neue Gehaltsordnung für das Schiffspersonal;
Neues Lohnregulativ für die Werkstättearbeiter;
Sommerfahrplan 1921;
Betriebsbudget 1921;
Aenderung der Statuten der Pensions- und Hilfskasse;
Neubeordnung der Ferien für das Personal der Zentralverwaltung;
Geschäftsbericht, Rechnungen und Bilanz des Jahres 1920;
Sicherungsbauten auf der Südrampe;
Sanierung der Finanzlage;
Betriebsbudget 1922;
Rekonstruktionsarbeiten im Grenchenbergtunnel;
Schiffsanschluss an den neuen Zentralbahnhof Thun.

Der *Verwaltungsausschuss* hielt 3 Sitzungen ab mit 11 Traktanden, während die *Direktion* in 16 Sitzungen 145 Geschäfte behandelte.

2. Beziehungen zu Staats- und Gemeindebehörden.

Im letztjährigen Geschäftsbericht haben wir mitgeteilt, dass im Oktober 1920 dem eidgenössischen Eisenbahndepartement eine Eingabe betreffend Unterstützung der *Elektrifikation der*

Strecke Spiez-Bönigen durch den Bund eingereicht worden sei, dies gestützt auf das Bundesgesetz vom 2. Oktober 1919. Die vom Bund in Darlehensform zu gewährende Unterstützung beläuft sich auf Fr. 2,795,000. Leider ist diese Eingabe bis zur Stunde noch unerledigt. Dem Vernehmen nach soll sie nun aber in der Junisession der Bundesversammlung vorgelegt werden und hoffen wir, dass solche unserm Ansuchen entsprechend erledigt werde, analog wie dies zum Beispiel auch bei den Rhätischen Bahnen der Fall war. Vorläufig haben der Kanton Bern und die Kantonalbank von Bern die Baugelder vorgestreckt. Der elektrische Betrieb auf der Strecke Spiez-Bönigen ist bekanntlich schon am 21. August 1920 aufgenommen worden.

Der Wasserrechtsstreit mit den Gemeinden *Grenchen* und *Münster* konnte auch im Berichtsjahre nicht zum Abschluss gebracht werden.

Die sonstigen vielfachen Beziehungen zum eidgenössischen Eisenbahndepartement, den kantonalen und Gemeindebehörden veranlassen uns zu keinen besondern Bemerkungen.

3. Beziehungen zu andern Transportanstalten.

Der Bau des *Zentralbahnhofes in Thun* nimmt seinen Fortgang; das Aufnahmsgebäude ist im Rohbau erstellt und darf nach dem heutigen Stand der Arbeiten erwartet werden, dass die Betriebsaufnahme im Laufe des Jahres 1923 erfolge.

Unbefriedigend ist die Sachlage noch hinsichtlich des Schiffsanschlusses an den neuen Zentralbahnhof. Die seinerzeit in Aussicht genommene Hafenanlage kommt zu teuer zu stehen und ist um so weniger realisierbar, als das Schiffsunternehmen seit 1915 ganz beträchtliche Betriebsdefizite aufgewiesen hat. Ende des Berichtsjahres wurde ein vereinfachtes Projekt ausgearbeitet, dessen Ausführung wir uns als Notstandsarbeit gedacht hatten; denn nur auf diese Weise war an eine Finanzierung des immerhin auf über eine Million Franken zu stehen kommenden Projektes zu denken. Dasselbe fand aber den Widerstand des Gemeinderates von Thun, welcher an der Ausführung des ursprünglichen Hafenprojektes — allerdings in reduziertem Umfange — festhält. Infolgedessen sind wir am weiteren Vorgehen gehindert worden. Zurzeit liegen die beiden Projekte vor dem eidgenössischen Eisenbahndepartement, das darüber befinden soll, welchem dieser Projekte es in betriebstechnischer Hinsicht den Vorzug geben würde. Ob bei längerer Verzögerung der ganzen Frage noch an eine Finanzierung zu denken ist, muss, angesichts der bedauerlichen Tatsache, dass Verkehr und Einnahmen unserer Unternehmung in bedenklichem Masse zurückgehen, zum mindesten als unsicher bezeichnet werden. Jedenfalls ist aber die Ausführung des einen wie des andern Projektes — wie schon bemerkt — nur denkbar, wenn diese mit Bundes-, Kantons- und Gemeindeunterstützung, das heisst als Notstandsarbeit geschehen kann; denn unserer Gesellschaft ist es ganz unmöglich, die erforderlichen Mittel selbst aufzubringen. Kann aber der Anschluss an den Zentralbahnhof Thun nicht bewerkstelligt werden, so dürfte das Schicksal des Dampfschiffunternehmens besiegelt sein, da dasselbe ohne diesen Anschluss in seiner jetzigen Form nicht weiter wird existieren können.

4. Personalangelegenheiten.

1. Neue Gehalts- und Lohnregulative.

a. Nach mühsamen Verhandlungen ist rückwirkend auf 1. Januar 1921 die neue *Gehaltsordnung für das festangestellte Personal der Dampfschiffunternehmung Thuner- und*

Brienzersee in Kraft gesetzt worden. Die früher zur Auszahlung gelangten Teuerungszulagen — siehe Seite 8 des Geschäftsberichtes vom Jahr 1919 — kamen damit in Wegfall.

Mit Ausnahme eines Spezialfalles sieht die unterste Gehaltsklasse einen Jahresgehalt vor von Fr. 3500.— bis Fr. 5600.— (Deck- und Maschinenpersonal); das Maximum steigt beim Betriebspersonal bis zu Fr. 7500.— und beim Verwaltungs- und Aufsichtspersonal bis zu Fr. 8000.— bezw. 8500.—. Wie beim Bahnpersonal wurden die frühern dreijährigen Aufbesserungen ersetzt durch jährliche Gehaltserhöhungen von Fr. 140.— bis 180.— ; der maximale Gehalt der betreffenden Dienstklassen wird in spätestens 15 Jahren erreicht.

b. Ebenfalls erst nach längern Verhandlungen ist das neue *Reglement über die Belöhnung der Werkstättearbeiter* bereinigt worden. Dasselbe wurde rückwirkend auf den 1. Mai 1920 in Kraft gesetzt mit folgenden Stundenlöhnen:

	Minimum	Maximum
Arbeiter I. Klasse (Handwerker)	150 Cts.	240 Cts.
» II. » (Handwerksgehilfen)	140 »	212 »
» III. » (Handlanger)	140 »	200 »

Die jährlichen Aufbesserungen bis zur Erreichung des Maximums der betreffenden Klasse betragen:

I. Klasse	6 Cts. per Arbeitsstunde.
II. »	4 » » »
III. »	3 » » »

In dem genannten Reglement ist den Werkstättearbeitern auch ein zusammenhängender Erholungsurlaub ohne Lohnabzug nach folgender Norm zugestanden worden:

a. vom 2. bis inkl. 4. Dienstjahre	4 Werktage.
b. » 5. » » 7. »	6 »
c. » 8. » » 9. »	9 »
d. » 10. » » 15. »	12 »
e. bei über 15 Dienstjahren	15 »

Die über obige Ansätze hinausgehenden Forderungen der Arbeiterschaft mussten selbstverständlich abgelehnt werden, indem auch mit dem nun gültigen Reglement die Bahnverwaltungen den Arbeitern in weitgehendem Masse entgegengekommen sind.

c. Für die *Lehrlinge* wurden mit Wirkung ab 1. Juli 1921 folgende Monatsentschädigungen festgesetzt:

Vom 1. bis inkl. 4. Monat	Keine Vergütung.
» 5. » » 8. »	je Fr. 100.—,
» 9. » » 12. »	» » 150.—,
» 13. Monat ab bis zur Definitivanstellung per Monat	» 200.—.

2. Teuerungszulagen.

An die pensionierten frühern Beamten und Angestellten, bzw. deren Familienangehörigen, wurden für das Jahr 1921 folgende Teuerungszulagen (gleich wie für 1920) gewährt:

Fr. 500.— für einen pensionierten Invaliden,
» 300.— » eine pensionierte Witwe,
» 75.— » » » Waise.

An diejenigen Personen, welche seit dem 1. Mai 1920 auf Grund der neuen erhöhten Gehalte pensioniert worden sind bzw. pensioniert werden, gelangen keine Teuerungszulagen zur Auszahlung.

3. Hilfs- und Pensionskasse.

a. Mit der Inkraftsetzung der neuen Gehaltsordnung für das Jahresvertragspersonal auf 1. Mai 1920, bei welchem Anlass die bisherigen Teuerungszulagen durch feste Gehalte ersetzt wurden (vide Geschäftsbericht 1920) ist die Bestimmung der Statuten der Pensions- und Hilfskasse in Wirksamkeit getreten, wonach von jeder Gehaltserhöhung vier Monatsbetreffnisse an die Kasse abzuführen sind.

Das Personal hat nun wiederholt postuliert, es möchten ihm diese Einzahlungen erlassen werden. Da es sich aber für die ganze Betriebsgemeinschaft der B. L. S./B. N. um eine Summe von über 600,000 Franken handelte, konnte dem Begehren nicht entsprochen werden, da dies über die Kräfte der sowieso finanziell auf schwachen Füssen stehenden Unternehmungen hinausgegangen wäre. Dagegen wurde dem Personal insoweit entgegengekommen, als ihm gestattet worden ist, die Einzahlungen in 4 Jahresraten zu leisten, und zwar:

erstes Jahr 15 %; zweites Jahr 20 %; drittes Jahr 25 %; und viertes Jahr 40 %.

b. Im bisherigen Art. 1 (Ziffern 7 und 8) der Statuten der Pensions- und Hilfskasse der B. L. S./B. N. war bestimmt, dass Beamte und Angestellte von über 35 Jahren, ferner Neuangestellte, welche von einer andern Bahnverwaltung zur B. L. S./B. N. übertreten, und sodann Mitglieder der Krankenkasse der B. L. S./B. N., die definitiv angestellt werden, sich mit 3/5 *der normalen Beiträge* in die Pensions- und Hilfskasse einkaufen können.

Diese Bestimmung ist nun dahin abgeändert worden, dass inskünftig 100 % der statutengemässen Beiträge für solche Einkäufe bezahlt werden müssen.

Es liess sich diese Aenderung um so eher rechtfertigen, als bei Aus- bzw. Uebertritten ebenfalls 100 % der von den Mitgliedern in die Kassen einbezahlten Beiträge zurückerstattet werden.

4. Allgemeine Dienstvorschriften.

Schliesslich ist noch der Abänderung des Art. 30 der Allgemeinen Dienstvorschriften für die ständigen Beamten und Angestellten vom 8. Februar 1913 betreffend die Ferien des Personals der Zentralverwaltung Erwähnung zu tun.

Diese Ferien wurden mit Wirkung ab 1. Januar 1921 wie folgt festgesetzt:

a. Vom 1. bis inklusive 6. Dienstjahr 1 Woche,
b. » 7. » » 12. » 2 Wochen,
c. Ueber 12 Dienstjahre oder bei mehr als 35 Altersjahren 3 Wochen,
d. Abteilungschefs nach zurückgelegtem 40. Altersjahr, ferner Beamte der Gehaltsklasse 16 nach zurückgelegtem 45. Altersjahr und solche der Gehaltsklasse 15 nach zurückgelegtem 50. Altersjahr 4 Wochen.

5. Unfallwesen.

Nachstehend folgt eine nach Kategorien ausgeschiedene Zusammenstellung der Unfälle, welche das gesamte der Betriebsgemeinschaft B. L. S./B. N. angehörende Personal im Jahre 1921 betroffen haben:

Personal-Kategorien	Zahl der Unfälle		Zahl der Unfalltage			
	Betriebs-Unfälle	Nichtbetriebs-Unfälle	Betriebs-Unfälle		Nichtbetriebs-Unfälle	
			im ganzen	im Durchschnitt	im ganzen	im Durchschnitt
Bahningenieure und Bahnmeister	1	—	24	24	—	—
Bahn- und Barrierenwärter und -wärterinnen	4	4	190	68	85	21
Streckenarbeiter	78	9	1402	18	137	15
Stationspersonal ohne Weichenwärter und Rangierpersonal	16	5	363	24	42	8
Weichenwärter und Rangierpersonal	10	4	142	14	84	21
Zugspersonal	34	6	295	9	110	18
Fahrdienstpersonal	12	3	334	28	65	22
Lokomotivpersonal	18	3	263	15	69	23
Werkstättepersonal	114	14	1561	14	119	8
Leitungspersonal	8	3	235	30	39	13
Schiffspersonal	11	6	143	13	87	14
Verwaltungspersonal	2	4	46	23	62	15
Zusammen	308	61	4998	21	622	10

Im Berichtsjahr ist leider ein Betriebsunfall mit tödlichem Ausgang zu verzeichnen. Am frühen Morgen des 15. Juli 1921 wurde in der Nähe der Station Ausserberg der Leichnam eines ledigen Hilfsarbeiters aufgefunden; der Verunfallte versah bei Güterzug 7940 Bremserdienst und ist dabei auf unaufgeklärte Weise vom Zug gestürzt.

Ferner haben sich pro 1921 4 Betriebsunfälle ereignet, die eine gänzliche oder teilweise Invalidität zur Folge hatten. Den Verunfallten werden entsprechende Invalidenrenten ausgerichtet.

Sämtliche Unfallentschädigungen gehen zu Lasten der Schweizerischen Unfallversicherungsanstalt bzw. der Versicherungsgesellschaft «Zürich»; unsere Unternehmungen haben lediglich die bezüglichen Versicherungsprämien zu entrichten.

17 Passagiere und Drittpersonen wurden im abgelaufenen Betriebsjahre auf unsern Linien von meistenteils geringfügigen Unfällen betroffen; die hierfür auszurichtenden Schadensummen waren nicht bedeutend und wurden von der Versicherungsgesellschaft «Winterthur» anstandslos bezahlt.

II. Bahnbau.

1. Grunderwerb.

Die Abrechnungen sind nunmehr mit allen Gemeinden der Südrampe durchgeführt, so dass dieses langwierige Geschäft endlich seiner Liquidation entgegengeht. Es sind nun noch eine grössere Zahl von Reklamationen zu erledigen, welche den Flächeninhalt der expropriierten Grundstücke, Inkonvenienz-Entschädigungen und Zinsforderungen betreffen. Wir hoffen, alle diese Anstände auf gütlichem Wege im Laufe des nächsten Jahres noch erledigen zu können.

2. Neu- und Ergänzungsbauten.

A. Strecke Scherzligen-Bönigen.

Im Werkstätteareal Bönigen wurden ein Schuppen für Holzlagerung sowie eine Putzgrube erstellt.

Ferner ist auf der Station Interlaken-Ost die Normalgeleiseanlage durch ein viertes Geleise vergrössert worden, dienend zur Abstellung von Zugskompositionen.

Von der Erwähnung verschiedener anderer kleinerer Bauarbeiten nehmen wir Umgang; sie sind aus der nachfolgenden Bauabrechnung ersichtlich.

B. Strecke Spiez-Brig.

Die Sicherungsbauten auf der Südrampe, bestehend in der Ausführung von Stützpfeilern, Untermauerung loser Steinblöcke, Abräumen von Stein- und Schuttmaterial, Verbesserung von Wasserläufen etc., haben neuerdings Aufwendungen von rund Fr. 100,000 erfordert.

An wichtigeren Arbeiten sind weiter zu erwähnen:

Die Verbauungs- und Aufforstungsarbeiten im Felsenburggebiet;

Die Wiederherstellungs- und Ergänzungsarbeiten im Unterlauf und Einzugsgebiet des Bunderbaches;

Die Dichtungsarbeiten am Gewölbe des grossen Tunnels gegen Wasserzudrang;

Der Abortneubau und die Erweiterung des Büffetts auf Station Goppenstein;

Die Lawinenverbauungen und Aufforstungen auf der Faldumalp.

Ferner sind auf der Südrampe noch verschiedene kleinere Schutzbauten, meist Fangwände aus alten Schienen und Schwellen, ausgeführt worden.

C. Münster-Lengnau.

Wichtigere Bauarbeiten sind hier keine zur Ausführung gelangt.

Dagegen wurden Projekte studiert und ausgearbeitet für die im Grenchenbergtunnel nötig werdenden grossen Rekonstruktionsarbeiten, wie Ableitung des Tunnelwassers durch Erstellung einer neuen Wasserleitung an Stelle der durch Gebirgsdruck stark beschädigten Leitung; Einziehen neuer Sohlengewölbe etc. Die Arbeiten werden im Sommer 1922 in Angriff genommen.

D. Aenderungen in den Baurechnungen.

Ueber die im Jahre 1921 in den Baurechnungen eingetretenen Aenderungen gibt nachstehende Zusammenstellung Aufschluss.

A. Strecke Scherzligen-Bönigen.

	Total der Ausgaben Fr.	Abschreibungen u. Rückerstattungen Fr.	Auf Baukonto Fr.
I. Allgemeine Kosten und			
II. Bahnanlage und feste Einrichtungen.			
1. Neue Streckentrennung Scherzligen (Schutzstrecke S. B. B./B. L. S.) inkl. Beleuchtung des Schutzstreckensignals Seite Gwatt	13,948. 30	6,633. 10	7,315. 20
2. Sicherungsmassnahmen an den staatl. Schwachstromleitungen (Thun-)Scherzligen-Spiez . .	21,015. 55	—	21,015. 55
Uebertrag	34,963. 85	6,633. 10	28,330. 75

	Total der Ausgaben Fr.	Abschreibungen u. Rückerstattungen Fr.	Auf Baukonto Fr.
Uebertrag	34,963. 85	6,633. 10	28,330. 75
3. Beitrag der kantonalen Brandversicherungs-anstalt an die subventionsberechtigten Kosten der Wasserversorgungs- und Hydrantenanlage des Bahnhofes Spiez	—	1,248. —	— 1,248. —
Total I und II	34,963. 85	7,881. 10	27,082. 75
III. Rollmaterial.			
4. Dampflokomotiven:			
Abschreibung der Inventarwerte der verkauften Lokomotiven Ec 4/5 Nr. 11	—	75,109. 80	— 75,109. 80
Ec 3/5 Nr. 41	—	56,185. —	— 56,185. —
5. Personenwagen:			
Umbau der Personenwagen BC Nr. 401 und 402 in C Nr. 568 und 569; Umbaukosten Nr. 568	1,747. 05	218. —	1,529. 05
» » 569	1,759. 35	218. —	1,541. 35
dazu: Inventarwerte der alten BC: Nr. 401 = Fr. 9,285. — und Nr. 402 = Fr. 9,308. 60 . .	* 18,593. 60	—	18,593. 60
Neue Inventarwerte der C: Nr. 568 = Fr. 10,814. 05, » 569 = » 10,849. 95.			
6. Personenwagen:			
Abschreibung der Inventarwerte der in C umgebauten BC-Wagen: Nr. 401	—	* 9,285. —	— 9,285. —
» 402	—	* 9,308. 60	— 9,308. 60
Total III	22,100. —	150,324. 40	—128,224. 40
IV. Mobiliar und Gerätschaften.			
7. Neuanschaffungen bzw. Abschreibungen im Jahre 1921	5,820. 35	5,684. 85	135. 50
V. Hilfsbetriebe.			
8. Reparaturwerkstätte Bönigen: Erstellen einer Putzgrube in Geleise III . .	1,359. 10	—	1,359. 10
9. Mobiliar und Gerätschaften	21,948. 50	—	21,948. 50
Total V	23,307. 60	—	23,307. 60
Gesamttotal Scherzligen-Bönigen	* 86,191. 80	* 163,890. 35	— 77,698. 55

* Inklusive Fr. 18,593. 60 Uebertrag innerhalb der Rubriken der Baurechnung.

B. Strecke Spiez-Frutigen.

	Total der Ausgaben Fr.	Abschreibungen u. Rückerstattungen Fr.	Auf Baukonto Fr.
I. Allgemeine Kosten und			
II. Bahnanlage und feste Einrichtungen.			
1. Erweiterung der Abortanlagen der Werkstätte Spiez	3,299. 20	184. 60	3,114. 60
2. Erstellen einer Abschlusswand in der Lokomotivremise Spiez	5,405. 10	—	5,405. 10
3. Schlundbachverbauungen: Ausgaben pro 1921	4,528. 30	82. 05	4,446. 25
Total I und II	13,232. 60	266. 65	12,965. 95
III. Rollmaterial.			
4. Dampflokomotiven:			
Abschreibung der Inventarwerte der verkauften Lokomotiven Ec 4/5 Nr. 13	—	64,113. 60	— 64,113. 60
Ec 4/5 Nr. 14	—	64,166. 93	— 64,166. 93
Total III	—	128,280. 53	—128,280. 53
IV. Mobiliar und Gerätschaften.			
5. Neuanschaffungen bzw. Abschreibungen im Jahre 1921:			
Für den Stationsdienst und die Zugsbegleitung	—	51. 50	— 51. 50
Für den Fahr- und Werkstättedienst	10,181. 15	—	10,181. 15
Total IV	10,181. 15	51. 50	10,129. 65
Gesamttotal Spiez-Frutigen	23,413. 75	128,598. 68	—105,184. 93

C. Strecke Frutigen-Brig.

	Total der Ausgaben Fr.	Abschreibungen u. Rückerstattungen Fr.	Auf Baukonto Fr.
I. Allgemeine Kosten und			
II. Bahnanlage und feste Einrichtungen.			
1. Ausgaben für Vollendungsbauten Frutigen-Brig: Erwerb von Grund und Rechten	44,425. 90	3,030. 20	41,395. 70
2. Ausgaben für Aufforstungen und Verbauungen im Gebiete der Nordrampe	9,563. 35	—	9,563. 35
3. Sicherungsarbeiten im Sevisteingebiet	216,898. 78	6,137. 84	210,760. 94
4. Ersatz der hölzernen Stockgrabengalerie durch eine Galerie aus Béton armé	330,022. 75	19,658. 40	310,364. 35
5. Lawinengalerie Meiggbach	456,226. 60	14,907. 33	441,319. 27
6. Einführung des Diensttelephons in das Verwaltungsgebäude	1,049. 70	—	1,049. 70
7. Lagerhaus D in Frutigen:			
a. Baukosten inklusive Zufahrtsgeleise	165,991. 79	—	165,991. 79
b. Kosten der Versetzung des Bahnmeistermagazins	4,903. 25	3,130. 45	1,772. 80
Uebertrag	1,229,082. 12	46,864. 22	1,182,217. 90

	Total der Ausgaben Fr.	Abschreibungen u. Rückerstattungen Fr.	Auf Baukonto Fr.
Uebertrag	1,229,082. 12	46,864. 22	1,182,217. 90
8. Verlängerung der Hydrantenleitung auf Station Frutigen	5,913. 50	1,300. —	4,613. 50
9. Geleiseerweiterung Goppenstein	30,569. 11	36. 78	30,532. 33
10. Erstellen einer Lampisterie im Bahnhof Brig	4,771. 15	—	4,771. 15
11. Sicherungsarbeiten bei Km. 69,600	33,256. 63	217. 62	33,039. 01
12. » » » 69,480	22,505. 15	435. 66	22,069. 49
13. Böschungssicherung am äussern Mittalgraben	1,626. —	—	1,626. —
14. Schintigrabengalerie: Nachtragsausgabe	475. —	—	475. —
15. Erweiterung des Büffetts Goppenstein sowie Verlegung des Abortes	12,391. 20	2,598. 60	9,792. 60
16. Lagerhäuser Frutigen: Nachtragsausgaben: Anstrich der Lagerhäuser A = Fr. 983. 86; B = » 393. 93; C = » 1,652. 99	3,048. —	17. 22	3,030. 78
Sonstige Nachtragsarbeiten an Lagerhaus C	342. 45	—	342. 45
17. Erstellen einer Waschküche auf Station Hothen	482. 70	—	482. 70
18. Erweiterung des Schalthauses Kandersteg	2,475. 55	80. —	2,395. 55
19. Bunderbach-Verbauungen: Ausgaben pro 1921	38,943. 90	197. 80	38,746. 10
20. Abschreibung des Neuwertes der beseitigten Beleuchtungsbatterieanlagen Kandergrund	—	* 1,820. —	— 1,820. —
21. Abschreibung des Neuwertes der abgebrochenen Holzgalerie am äussern Mittalgraben	—	11,682. 60	— 11,682. 60
22. Abschreibung des Erstellungswertes der abgebrochenen Anlagen (alte Holzgalerie etc.) infolge Neuerstellung der Lawinengalerie im Stockgraben	—	41,692. 25	— 41,692. 25
23. Erste Rate Kantonsbeitrag an Bundergrabenverbauung im Einzugsgebiet	—	7,800. —	— 7,800. —
Total I und II	1,385,882. 46	114,742. 75	1,271,139. 71
III. Rollmaterial.			
24. Rekuperationsausrüstung der elektrischen Lokomotive Be 5/7 154	60,006. 90	—	60,006. 90
IV. Mobiliar und Gerätschaften.			
25. Neuanschaffungen im Jahre 1921: Für die allgemeine Verwaltung	2,321. 35	148. 20	2,173. 15
» den Unterhalt und die Bewachung der Bahn	1,289. 05	—	1,289. 05
» » Stationsdienst und die Zugsbegleitung	4,443. 65	190. —	4,253. 65
» » Fahr- und Werkstättedienst	* 6,940. 07	4,498. 25	2,441. 82
Total IV	14,994. 12	4,836. 45	10,157. 67
Gesamttotal Frutigen-Brig	*1,460,883. 48	*119,579. 20	1,341,304. 28

* Inklusive Fr. 1,225. — Uebertrag innerhalb der Rubriken der Baurechnung,

D. Strecke Münster-Lengnau.

	Total der Ausgaben Fr.	Abschreibungen u. Rückerstattungen Fr.	Auf Baukonto Fr.
I., II. und III.	—	—	—
IV. Mobiliar und Gerätschaften.			
1. Veränderungen im Jahre 1921:			
Für den Unterhalt und die Bewachung der Bahn	19. —	*11. 80	7. 20
» » Stationsdienst und die Zugsbegleitung	*11. 80	—	11. 80
Total IV	30. 80	11. 80	19. —
V. Hilfsbetriebe.			
2. Kraft- und Pumpwerk Grenchen:			
Mobiliar und Gerätschaften	489. 70	—	489. 70
Gesamttotal Münster-Lengnau	*520. 50	*11. 80	508. 70

Rekapitulation.

A. Strecke Scherzligen-Bönigen	86,191. 80	163,890. 35	— 77,698. 55
B. » Spiez-Frutigen	23,413. 75	128,598. 68	—105,184. 93
C. » Frutigen-Brig	1,460,883. 48	119,579. 20	1,341,304. 28
D. » Münster-Lengnau	520. 50	11. 80	508. 70
Gesamttotal	1,571,009. 53	412,080. 03	1,158,929. 50

* Inklusive Fr. 11. 80 Uebertrag innerhalb der Rubriken der Baurechnung.

III. Bahn-Unterhalt und Betrieb.

1. Bahn-Unterhalt.

Die zu Lasten des Erneuerungsfonds gehenden Unterhaltungsarbeiten am Oberbau erforderten in den Jahren 1920 und 1921 folgende Aufwendungen:

Strecken Scherzligen-Bönigen und Spiez-Brig.

	1920 Fr.	1921 Fr.
Schienen und Befestigungsmittel	107,738. 64	55,480. 84
Schwellen- und Brückenhölzer	145,721. 14	72,979. 11
Weichenbestandteile	661. 95	1,182. 72
	254,121. 73	129,642. 67
Hierzu: 10 % für Arbeitslöhne	25,412. 17	12,964. 26
	279,533. 90	142,606. 93
Hiervon ab: Wert des gewonnenen Altmaterials	19,008. 70	20,280. 74
Effektive Belastung des Erneuerungsfonds	260,525. 20	122,326. 19

Strecke Münster-Lengnau.

	1920 Fr.	1921 Fr.
Schienen und Befestigungsmittel	2,936. 54	4,729. 15
Schwellen	50. 70	528. —
	2,987. 24	5,257. 15
Hierzu: 10 % für Arbeitslöhne	298. 72	525. 71
	3,285. 96	5,782. 86
Hiervon ab: Wert des gewonnenen Altmaterials	455. 35	249. 97
Effektive Belastung des Erneuerungsfonds	2,830. 61	5,532. 89

Es gelangten zur Auswechslung:

Strecke Scherzligen-Bönigen und Spiez-Brig.

	1920 Stück	1921 Stück
Schienen, diverse Längen, neue	314	287
» » » gebrauchte	49	124
Buchenschwellen, neue	5424	2535
» gebrauchte	205	531
Eichenschwellen, neue	—	134
» gebrauchte	—	28
Föhrenschwellen, neue	89	—

Strecke Münster-Lengnau.

	1920 Stück	1921 Stück
Schienen, diverse Längen, neue	5	3
» » » gebrauchte	—	—
Buchenschwellen	2	22

Zu erwähnen ist insbesondere die im Berichtsjahre notwendig gewordene Auswechslung von 1500 m Geleise im grossen Lötschbergtunnel als Folge der abgefahrenen Schienenköpfe. Ferner musste auf der Strecke Scherzligen-Bönigen in bedeutenderem Masse der Ersatz von Schwellen durchgeführt werden.

2. Betrieb.

Der Fahrplan vom 8. Juli 1920, von dem im Geschäftsbericht von 1920 die Rede war, hat bis 31. Mai 1921 in Kraft bestanden. Er ist wiederum von einem Jahresfahrplan, gültig bis 31. Mai 1922, abgelöst worden.

Als wesentliche Neuerungen sind zu erwähnen:

1. Einführung der Nachtgüterzüge mit Personenbeförderung 632, Spiez ab 1.20, und 621, Brig ab 2.15. Der erstere erhielt von Bern Anschluss mit dem neuen Zuge 1830 Bern-Belp-Spiez, Bern Hbf. ab 23.30, und stellte in Brig die Verbindung her an den neuen Expresszug 32 nach Mailand. Zug 621 hat in Brig den Anschluss von Expresszug 31 von Mailand aufgenommen und ist ab Spiez mit Zug 1801 via Belp nach Bern fortgesetzt worden, Bern Hbf. an 6.40.

2. Auf 1. Juni 1921 ist die Schnellzugsverbindung Paris-Mailand-Paris über Delle in der Weise verbessert worden, dass in der Richtung Mailand-Paris das bisher noch bestandene Stillager in Bern von annähernd drei Stunden beseitigt worden ist. Vom genannten Tage an wird die Verbindung nun durch die Züge 140, Bern Hbf. ab 10.55, und 143, Brig ab 19.05, vermittelt. In beiden Richtungen verkehrten alsdann direkte Wagen aller drei Klassen Paris-Mailand-Paris. Seit 3. November läuft ein Wagen I./II. Klasse bis und ab Venedig.

3. Zug 144, Bern Hbf. ab 13.50, im Fahrplan vom 8. Juli 1920 nur Sommerzug, ist in einen Jahreszug umgestaltet und mit direkten Wagen Basel-Mailand ausgerüstet worden. Solche verkehren in der Gegenrichtung in Zug 137, Brig ab 14.15.

Weiter ist über den am 1. Juni 1921 in Kraft getretenen Fahrplan folgendes zu berichten:

In der Richtung Spiez-Brig wurden Werktags 8, Sonntags 7 und in der Gegenrichtung täglich 7 Personenzugsverbindungen über die ganze Bahn geführt, dazu 2 tägliche Sommersaisonzüge Spiez-Kandersteg, 1 solcher Kandersteg-Spiez, 1 Sonntagszug Spiez-Kandersteg im Juli und August, 2 Tramzüge Spiez-Frutigen und deren 3 Frutigen-Spiez, ferner 1 Tramzugspaar Frutigen-Kandersteg-Frutigen im Sommer.

Auf der Strecke Spiez-Interlaken haben 8 Jahreszugspaare bestanden, dazu noch 3 tägliche Zugspaare und 1 Sonntagszug vom Juni bis September.

Die Zahl der personenführenden Jahreszüge Scherzligen-Spiez hat 14, Spiez-Scherzligen 16, dazu im Sommer noch 1 täglicher und 2 Sonntagszüge Scherzligen-Spiez und 1 Sonntagszug in der Gegenrichtung betragen.

Für den Güterverkehr waren 8 regelmässige Güterzüge Scherzligen-Spiez, 6 Spiez-Brig, 6 Brig-Scherzligen und 3 Spiez-Kandersteg vorgesehen und haben bis 2. November auch regelmässig verkehrt. Auf 3. November hat wegen starken Rückganges der Kohlentransporte Deutschland-Italien eine Anzahl davon fakultativ erklärt werden müssen.

Die Fahrleistungen weisen im Vergleich zum Jahr 1920 folgende Abweichungen auf:

	Zugskilometer 1920	Zugskilometer 1921
Scherzligen-Brig und Spiez-Bönigen . . .	807,729	1,011,084 = 25 % mehr.
Münster-Lengnau	88,055	83,901 = 4,7 % weniger.

Auf der Münster-Lengnau-Bahn ist die Abnahme auf eine Verminderung des Güterverkehrs zurückzuführen.

Betriebsstörungen von erheblicher Bedeutung sind im Berichtsjahre nicht vorgekommen. Die elektrische Zugförderung hat sich überall gut bewährt. Das am 15. Oktober 1920 bei

den Personenzügen und am 10. November 1920 bei den Güterzügen zur Einführung gelangte System der einmännigen Bedienung der elektrischen Nebenbahnlokomotiven C^{e} 4/6 Nr. 301—314 hat keine Betriebsunregelmässigkeiten, die auf das System selbst zurückgeführt werden müssten, zur Folge gehabt. Allerdings besteht der Widerstand gegen dasselbe beim Personal oder besser gesagt bei dessen Organisationen nach wie vor weiter. Die grossen elektrischen Lokomotiven der B. L. S. selbst werden bekanntlich durch zwei Mann bedient.

Seit dem 9. Januar 1921 ist eine Einschränkung des Personenzugsfahrplanes wegen Wassermangel und ungenügender Triebkraft nicht mehr nötig geworden.

3. Tarifwesen und Kommerzielles.

a. Allgemeines.

Das Tarifwesen der schweizerischen Eisenbahnen, insbesondere der internationalen Transitlinien, steht dermalen ausserordentlich schwierigen Verhältnissen gegenüber. Es gilt dies sowohl für die Tarifpolitik, das heisst für die Festsetzung der Höhe der Fahrpreise und Frachtsätze, als auch für die Erstellung und Aufrechterhaltung der Tarife für den direkten Verkehr der schweizerischen Transportanstalten unter sich und mit dem Auslande.

Mit der allgemeinen Erhöhung der *Kriegstaxzuschläge* auf 1. August 1920 hatte die Aufwärtsbewegung der schweizerischen Eisenbahntaxen ihren Kulminationspunkt erreicht. Die schon vorher fühlbar gewesene wirtschaftliche Depression in unserm Lande verschärfte sich gegen Ende 1920 in beängstigender Weise und dauerte das ganze Jahr 1921 hindurch ungeschwächt fort. Zu ihrer Bekämpfung und weil inzwischen die Kohlenpreise merklich zurückgegangen waren, wurde in den Kreisen der Verkehrsinteressenten nach einem allgemeinen Taxabbau gerufen. Hierzu konnten indessen die schweizerischen Transportanstalten bis jetzt nicht Hand bieten, weil, verglichen mit den Verhältnissen des letzten Friedensjahres, die Verteuerung der Betriebskosten prozentual immer noch grösser ist als die durchschnittliche Erhöhung der Transportpreise und zudem die finanzielle Lage fast aller Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen es nicht gestattet, den Verkehrtreibenden Opfer zu bringen, die sich nicht bezahlt machen. In der 20. Sitzung der kommerziellen Konferenz der schweizerischen Transportanstalten und Verkehrsinteressenten, abgehalten in Bern am 23. Juni 1921, wurde daher, auf Antrag der S. B. B., als Richtlinie angenommen, dass Taxherabsetzungen nur insoweit zugestanden werden sollen, als durch die daraus resultierende Verkehrsvermehrung der Taxausfall kompensiert zu werden verspricht.

Diesen Grundsätzen gemäss wurden dann im Laufe des Sommers und Herbstes 1921 eine Reihe von Tarifmassnahmen durchgeführt, die sich als Taxabbau qualifizieren und von denen in den Abschnitten *b* und *c* hiernach noch die Rede sein wird. Es mag gleich bemerkt werden, dass man in den Kreisen der Verkehrsinteressenten nicht geneigt zu sein scheint, sich damit zu befriedigen. Indessen ist nicht zu ersehen, wie es möglich sein sollte, zu einem weitergehenden Taxabbau Hand zu bieten, wenn nicht auf der andern Seite auch die Betriebsausgaben entsprechend vermindert werden können.

Im *internationalen Transitverkehr* liegen die Verhältnisse insofern noch ungünstiger, als in den meisten Relationen nicht durchgesetzt werden kann, dass bei der Taxfestsetzung den relativ hohen Betriebskosten der schweizerischen Bahnen auch nur einigermassen Rechnung getragen wird. Hier gibt es keinen andern Weg, als entweder die Taxparität mit den ausländischen Konkurrenzrouten herzustellen, oder aber auf den betreffenden Verkehr zu verzichten. Dabei ist die Wirkung der Valutaverhältnisse derart, dass selbst bei grossem Distanzvorsprung der Schweizer-Route letztere weitgehend unterboten wird. Es liegt auf

der Hand, dass eine Unternehmung, welche in so weitgehendem Masse auf den internationalen Transitverkehr der Richtung Nord-Süd und umgekehrt angewiesen ist wie die B. L. S., unter solchen Konkurrenzverhältnissen schwer zu leiden hat.

In einer etwas bessern Stellung als viele andere schweizerische Normalbahnlinien befindet sich die B. L. S., dank ihrer geographischen Lage, gegenüber der Automobilkonkurrenz. Immerhin sind die uns aus dieser Konkurrenz auf den *Talstrecken* Scherzligen-Frutigen und Spiez-Interlaken-Bönigen erwachsenden Verluste im Personen- und Güterverkehr ganz beträchtliche. Was den Personenverkehr anbetrifft, so ist zwar zu erwarten, dass die vom Bundesrate am 29. Dezember 1921 genehmigte Ergänzung des Automobilkonkordates von 1914 durch Sicherheits- und Haftpflichtvorschriften für die Beförderung von Personen mit *Lastautos* manchen Lastautobesitzer veranlassen werde, fürderhin auf den Personentransport zu verzichten, solches auch deswegen, weil die Bahn- und Schiffahrtsunternehmungen nun ihrerseits dem Gesellschafts- und Schulfahrtenverkehr durch Gewährung von Taxermässigungen (auf 20. Juli 1921 und 1. Mai 1922) entgegengekommen sind. Trotz der soeben erwähnten behördlichen Massnahme besteht zwar nach wie vor die Unbilligkeit, dass die konzessionierten Transportanstalten schwere soziale Lasten zu tragen haben — man denke nur an das neue Arbeitsgesetz — während ihre Konkurrenten auf der Landstrasse (Automobilverkehr) wie auf den Wasserwegen (Motorschiffe) davon so gut wie ganz befreit sind.

Was nun die Schwierigkeiten betrifft, welche der *Erstellung und Nachführung der direkten Tarife* begegnen, so ist vor allem aus die Unstabilität der Tarifgrundlagen bei den einzelnen Unternehmungen als Ursache anzuführen. Es gilt dies für den *internationalen* Verkehr ganz besonders. Dazu kommen die Valutaschwankungen, deren Berücksichtigung die Anlage und Anwendung der internationalen Tarife äusserst kompliziert gestaltet. Es liegt auf der Hand, dass unter solchen Umständen der Arbeits- und Druckkostenaufwand im Tarifwesen viel grösser sein muss als vor dem Kriege und dass gleichwohl dem Publikum die direkte Abfertigung nicht in gleich grossem Umfange zur Verfügung gestellt werden kann wie ehemals.

Im Jahre 1921 wurden, soweit die B. L. S. betreffend, neu herausgegeben 39 Reglemente, Instruktionen und Tarife; dazu kommen 98 Nachträge.

b. Spezielles betreffend den Personenverkehr.

Nach 7jähriger Unterbrechung erschien auf 1. Mai 1921 wieder ein *Plakattarif der B. L. S./B. N. für Sonntags- und Rundfahrtbillete zu ermässigter Taxe.* Weil jedoch die S. B. B. für ihre Strecken die normalen Taxen einrechneten, konnte dieser Tarif noch nicht in dem Masse stimulierend auf den Touristenverkehr einwirken, wie das bei den vorkriegszeitlichen Tarifen gleicher Art der Fall gewesen war. Zufolge der unter *a* hiervor erwähnten Beschlüsse der kommerziellen Konferenz verliessen dann allerdings die S. B. B. in der Folge ihren ablehnenden Standpunkt, und es trat auf 1. August 1921 eine Neuausgabe des Plakattarifes B. L. S./B. N., wie auch ein analoger Tarif der S. B. B. in Kraft, in denen allgemein, das heisst von allen beteiligten Verwaltungen, für Rundtouren von weniger als 400 km 10 % und für grössere Rundtouren 20 % Rabatt auf den normalen Taxen eingerechnet sind. Weil der grössere Teil der Reisesaison bereits vorbei war, als diese Taxermässigung eingeführt wurde, konnte letztere begreiflicherweise im Berichtsjahre nicht mehr voll zur Auswirkung kommen.

Einen bedeutend grössern Erfolg versprechen wir uns übrigens von der im Jahre 1921 beschlossenen, aber erst auf 1. Mai 1922 zur Tatsache gewordenen Wiedereinführung der *zusammenstellbaren Rundreisebillette* des *schweizerischen* und *internationalen Verkehrs*, für welche die schweizerischen Transportanstalten ebenfalls 20 % Taxrabatt gewähren.

Die auf 20. Juli 1921 von den S. B. B. und zahlreichen Privatbahnen durchgeführte Herabsetzung der *Gesellschafts- und Schulfahrtstaxen* erstreckte sich nicht auf die B. L. S. selbst, wohl aber auf die M. L. B.; denn der allgemeine schweizerische Gesellschafts- und Schulfahrtentarif vom 1. Juni 1915 war auf der elektrisch betriebenen Linie Scherzligen-Brig überhaupt nie ausser Kraft gesetzt und auf der dannzumal noch mit Dampf betriebenen Linie Spiez-Interlaken-Bönigen bereits auf den 7. Juli 1919, das heisst auf den Zeitpunkt der Aufhebung der bundesrätlichen Kohlensparverordnung, wieder eingeführt worden. Selbstredend kommt auf beiden Linien ein angemessener Teuerungs-(Kriegs-)Zuschlag zur Anwendung.

Wie die S. B. B., sahen auch die Verwaltungen der Betriebsgemeinschaft B. L. S./B. N. sich im September 1921 durch die wirtschaftliche Depression veranlasst, besondere Vorschriften zu erlassen betreffend die Gewährung von *Taxrückerstattungen auf Arbeiterabonnements*, die wegen Arbeitsmangel zeitweilig nicht benutzt werden können.

Mit Wirkung ab 1. Januar 1921 haben wir in den *Saisonzügen Interlaken-Calais, Boulogne* die *Platzreservierung* ab Interlaken Ost, Interlaken Bhf. und Spiez eingeführt und damit den Beifall des interessierten Publikums gefunden.

Auf 1. Juli 1921 ist es endlich gelungen, wieder einen direkten *Personen- und Gepäcktarif Frankreich-Italien via Schweiz* einzuführen; die Geschäftsführung im betreffenden Verkehr ist unserer Verwaltung anvertraut. Ihm folgte auf 1. Dezember 1921 nach ein direkter Personen- und Gepäcktarif *Deutschland-Italien* via Schweiz und auf 1. Januar 1922 ein solcher *England-Italien* via Frankreich-Schweiz. Noch in Arbeit waren auf Jahresschluss die Personen- und Gepäcktarife Niederlande-Italien, Belgien-Italien und Elsass-Lothringen-Italien.

Im Personen- und Gepäckverkehr *Schweiz*-Ausland oder umgekehrt sind zu den aus dem Vorjahre übernommenen Tarifen Italien-Schweiz, Frankreich-Schweiz via P. L. M. und Frankreich-Schweiz via Ostbahn, neu hinzugekommen: auf 1. März 1921 Niederlande-Schweiz via Köln, auf 1. Oktober 1921 England-Schweiz via französische Häfen und auf 1. Dezember 1921 Deutschland-Schweiz. Durch Aufnahme von B. L. S.-Stationen wurde auf 1. Oktober 1921 ergänzt der Tarif Elsass-Lothringen-Schweiz.

Hinsichtlich der internationalen Personen- und Gepäcktarife mit der B. L. S. und im Transit über dieselbe waren demnach die durch den Krieg zerrissenen Beziehungen auf Schluss des Berichtsjahres in der Hauptsache wiederhergestellt.

Ueber die *Verkehrsentwicklung* selbst ist zu sagen, dass sowohl der Verkehr *Ausland-Schweiz* als auch der *Transit* durch die Schweiz im Berichtsjahre eine entschiedene Tendenz zum Wiederanziehen gezeigt haben. Eine rückläufige Bewegung machte sich dagegen im *innerschweizerischen* Personenverkehr, insbesondere im Sommerferienverkehr, geltend. Sie ist einerseits auf die wirtschaftliche Depression, anderseits auf die «Valutareisen» der Schweizer nach dem Auslande zurückzuführen.

Auch im Jahre 1921 haben wir durch Veranstaltung von zahlreichen *Vergnügungszügen* dem Berner Oberlande und dem Oberwallis wie auch dem Gebiete der M. O. B. Touristen zugeführt, die ohne diese Veranstaltungen nicht dorthin gelangt wären.

c. Spezielles betreffend den Güter- und Tierverkehr.

Die schweizerischen *Normaltaxen* im Güterverkehr sind im Berichtsjahre unverändert geblieben. Dagegen trat ein Taxabbau in dem Sinne ein, dass zahlreiche, während des Krieges aufgehobene *Ausnahmetarife* wieder eingeführt wurden, nämlich:

Am 15. August 1921:

der A.-T. Nr. 13, für Zement, Kalk und Gips.

Am 1. September 1921:

der A.-T. Nr. 1, für Bier in Fässern;
der A.-T. Nr. 7, für Wein und Obstwein;
der A.-T. Nr. 9, für landwirtschaftliche Produkte als Stückgut in gewöhnlicher Fracht;
der A.-T. Nr. 11, für Heu und Stroh etc.;
der A.-T. Nr. 14, für Düngemittel und Rohmaterialien zur Düngemittelfabrikation;
der A.-T. Nr. 17, für Holzstoff, Holzzellstoff, Strohstoff und Strohzellstoff;
der A.-T. Nr. 22, für Stein- und Braunkohle schweizerischer Herkunft, Pyritabfälle, Schlacken, Hammerschlag, Lösch, Stalldünger, Haus- und Strassenkehricht etc.

Am 8. September 1921:

der A.-T. Nr. 8, für Eis;
der A.-T. Nr. 18, für Holz und Torf;
der A.-T. Nr. 34, für den Export von Papier aller Art;
der A.-T. Nr. 35, für den Export von Holzstoff, Holzzellstoff, Strohstoff und Strohzellstoff.

Am 10. Oktober 1921:

der A.-T. Nr. 43, für Materialien zur Bekämpfung von Pflanzenkrankheiten.

Am 19. Oktober 1921:

der A.-T. Nr. 42, für Zuckerrüben und Zückerrübenschnitzel nach und von Aarberg.

Schon auf 1. Februar 1921 war ein Ausnahmetarif (Nr. 21) für den Export von Kalzium-Karbid in Kraft gesetzt worden; ein auf 8. September 1921 dazu erschienener Nachtrag brachte eine weitere Ermässigung der betreffenden Taxen.

Die Taxen der wieder eingeführten Ausnahmetarife wurden so berechnet, dass im grossen und ganzen der Rabatt auf den heutigen Normaltaxen sich *prozentual* ungefähr gleich hoch stellt wie vor der Aufhebung dieser Ausnahmetarife der Rabatt auf den damaligen Normaltaxen. Dies bedeutet, dass das von den S. B. B. während des Krieges für den Normaltarif durchgesetzte Staffelsystem nun auch für alle obgenannten Ausnahmetarife zur Anwendung kommt. Weil dieses System die langen Distanzen auf Kosten der kurzen begünstigt, leistet es der Automobilkonkurrenz in hohem Masse Vorschub. Die B. L. S./B. N. hat denn auch für mehrere dieser Ausnahmetarife, insbesondere für Bier in Fässern sowie Holz, mit Nachdruck die Gestaltung als Proportionaltarif verlangt. Sie vermochte aber bis jetzt nicht damit durchzudringen.

Um die ins Stocken geratene Holzausfuhr aus dem Berner Oberlande zu fördern, hatten die B. L. S., S. E. B. und E. Z. B. bereits auf 27. Juli 1921 Frachtrückvergütungen für Brenn- und Papierholz ab Stationen des Berner Oberlandes nach Scherzligen transit eingeführt; mit der Inkraftsetzung des neuen A.-T. Nr. 18 wurde diese Massnahme hinfällig. Weil letztgenannter Tarif sich aber nicht auf Schnittholz erstreckt, gewährten dann die gleichen Verwaltungen vom 31. August 1921 an Frachtrückvergütungen auch für diesen Artikel, und zwar für Sendungen nach Scherzligen und weiter sowie nach Italien.

Die Wiederherstellung direkter Gütertarife für den Transitverkehr durch die Schweiz hat im Berichtsjahre nur geringe Fortschritte gemacht, indem einzig ein provisorischer Tarif Deutschland-Italien für Lebensmittel und für einige andere Artikel zur Einführung gelangte (auf 1. Oktober 1921). Diese unerfreuliche Tatsache ist in der Hauptsache auf die unstabilen Tarifverhältnisse im Auslande und auf die Kursschwankungen zurückzuführen.

Um nicht unter der Ungunst der Valutaverhältnisse durch ausländische Konkurrenzrouten abgefahren zu werden, sahen sich daher die S. B. B. und die B. L. S. veranlasst, die niedrigeren Taxen dieser Routen auf dem Rückvergütungswege auch via Schweiz einzuhalten,

soweit dabei der der Schweiz verbleibende Taxanteil nicht unter eine bestimmte Minimaltaxe sinkt. Für 10 Tonnenladungen betrug diese Minimaltaxe vom 15. Juli 1921 bis zum 31. Dezember 1921 4 Rp. per Tonnen-Kilometer, seither noch 3 Rp. Trotz dieses sehr niedrigen Ansatzes kommt es oft genug vor, dass die kürzere Schweizer-Route nicht in der Lage ist, der Konkurrenz der längern Auslandsroute die Stange zu halten.

Den hiervor geschilderten Verhältnissen ist es zuzuschreiben, dass — von den Wiedergutmachungskohlen abgesehen — der Gütertransitverkehr noch immer zu wünschen übrig lässt. Zufolge der unruhigen politischen Verhältnisse in Oberschlesien hat dagegen die Beförderung von Wiedergutmachungskohlen aus dem Ruhrgebiet nach Italien via Lötschberg in den Monaten März bis September recht beträchtliche Dimensionen erreicht, um dann allerdings nachher wieder stark abzuflauen. Seinen Höhepunkt erreichte dieser Verkehr im Juni 1921 mit 95,917 Tonnen; trotzdem die Bremsausrüstung der Kohlenwagen viel zu wünschen übrig liess, wurde er glatt bewältigt.

Der Güterverkehr *aus der Schweiz* nach dem Auslande (Export) hielt sich wiederum in sehr bescheidenen Dimensionen. Die Gründe sind bekannt.

Der *Import via Genua* hat die Transportquantitäten von 1919 nicht mehr erreicht; er leidet empfindlich unter der Konkurrenz der Häfen von Antwerpen und Rotterdam. — Die M. L. B. ist vornehmlich am Import über Basel und Delle beteiligt. Die daherigen Transportquantitäten waren recht beträchtliche, jedoch die Frachten gedrückt durch die Auslandskonkurrenz. Um die Zahl der daherigen Rückvergütungen nicht ins Ungemessene wachsen zu lassen und um den Verfrachtern die definitiven Taxen soweit möglich schon bei der Abfertigung zur Verfügung zu stellen, wurden für Basel und einige andere Grenzpunkte besondere Reexpeditionstarife erstellt und diese von Zeit zu Zeit in bestmöglichster Anpassung an die Kursschwankungen geändert.

Der *innerschweizerische* Güterverkehr, namentlich auch der Verkehr *Oberwallis-übrige Schweiz* ist zufolge der Wirtschaftskrisis gegenüber dem Vorjahr noch weiter zurückgegangen.

d. Fahrgeldrückerstattungen.

Wegen Nichtausnutzung von Billetten und aus ähnlichen Gründen sind im Berichtsjahre an Taxrückerstattungsbegehren eingegangen 907 (1920: 704)

Ferner sind auf Grund des schweizerischen Fahrgeldrückerstattungs-Uebereinkommens von andern Verwaltungen Erstattungsbegehren auf unsere Rechnung erledigt worden, und zwar 474 (1920: 493)

Total 1381 (1920: 1197)

e. Frachtreklamationsdienst.

Frachterstattungsbegehren wegen unrichtiger Anwendung von Tarifen, Gesuche um nachträgliche Anwendung von Reexpeditions- und Exporttarifen oder um Einhaltung von Rückvergütungsversprechen, ferner Verschleppungsregelungen waren insgesamt 2965 zu behandeln (1920 : 1727). Ueber die Ursachen dieser Vermehrung gibt der Abschnitt *c* hiervor Aufschluss.

4. Reklamationswesen.

An Entschädigungsforderungen aus Zugsverspätungen, sowie wegen Havarien, Verlust, Manko und Lieferfrist-Ueberschreitungen im Personen-, Gepäck-, Tier- und Güterverkehr waren 989 (1920: 1221) Fälle zu behandeln, wovon 9 (13) auf das Dampfschiffunternehmen entfallen.

Aus diesen Reklamationsfällen und aus den von andern Verwaltungen gemäss den bestehenden Abkommen erledigten Forderungen waren an Entschädigungen von unserem Bahnunternehmen Fr. 15,165.56 (1920: 7755.58) und vom Schiffsunternehmen Fr. 64.81 (1920: Fr. 11.38) zu bezahlen.

5. Publizitätswesen.

Die Werbetätigkeit für die Förderung des Reise- und Ausflugsverkehrs nach dem Berner Oberland und dem Oberwallis wurde durch die üblichen Massnahmen, durch Inserate, Auskünfte, Abgabe von Drucksachen, Photographien, Diapositiven und Films, durch Unterstützung von Vorträgen etc. über die Lötschbergbahn und das Berner Oberland intensiv betrieben. Es wurden ferner im Berichtsjahre die deutsche und die italienische Broschüre in je 20,000 Exemplaren neu herausgegeben, eine Neuauflage des Reliefpliants in deutscher, englischer und französischer Sprache in 100,000 Exemplaren erstellt und verbreitet. Ebenso wurde wieder in 20,000 Exemplaren ein Reklametaschenfahrplan für unsere Unternehmung erstellt und in den Handel gebracht.

Das von Kunstmaler Cardinaux gemalte neue Plakat mit der Aussicht von Hothen auf das untere Rhonetal wurde in 2000 Exemplaren gedruckt und in Frankreich, Belgien, England, Italien, Schweden, Dänemark, Holland und Nordamerika, wie auch in Deutschland und der Schweiz verbreitet. Daneben wurde auch das ältere Hubachersche Reliefplakat zur Propaganda im Inland und ins Ausland versandt. 211 Bilder in farbiger Ausführung und photographische Vergrösserungen vom Lötschental und dem Berner Oberland wurden an Reisebureaux und Konsulate abgegeben. Es wurden versandt: 2740 Plakate, davon 463 deutsche, 424 französische, 1730 englische und 173 italienische, 592 Reliefkarten, zum grössern Teil gegen Bezahlung, 20,665 Führer, nämlich 6760 deutsche, 4540 französische, 6380 italienische und 2985 englische sowie über 71,000 Pliants in drei Sprachen.

In den Variété-Theatern von Bern und Basel wurden wieder Lichtbilder aus dem Berner Oberland vorgeführt.

Besonders erwähnt sei auch die Werbetätigkeit bei Vereinen anlässlich der Teilnahme an Schützenfesten, Gesangfesten etc. zur Ausführung von Vergnügungsfahrten im Berner Oberland und über die Lötschbergbahn.

6. Personalbestand B. L. S. / B. N.

inbegriffen die von der B. L. S. mitbetriebenen Linien und den Dampfschiffbetrieb Thuner- und Brienzersee.

	Bestand des ständigen Personals:			
I. Allgemeine Verwaltung.	auf 31. Dez. 1920		auf 31. Dez. 1921	
Sekretariat, inbegr. Kanzlei, Registratur und Archiv .	6		6	
Hauptkasse	3		2	
Hauptbuchhaltung	2		3	
Verkehrsbureau (Abrechnungswesen, Verkehrsstatistik)	36		36	
Tarifbureau	7		10	
Abwartpersonal	4		4	
		58		61
Uebertrag		58		61

	auf 31. Dez. 1920			auf 31. Dez. 1921		
Uebertrag			58			61
II. Unterhalt und Bewachung der Bahn.	Bern	Spiez		Bern	Spiez	
Zentralbureaux in Bern und Spiez	6	4		6	4	
Bahnmeister	3	5		3	5	
Bahnmeistergehilfen	2	1		2	1	
Vorarbeiter inkl. Stellwerkvorarbeiter	9	13		9	13	
Bahnwärter	15	26		12	20	
Bahnarbeiter mit Jahresvertrag	18	30		23	37	
Ständige Bahnarbeiter im Taglohn (inbegriffen die ständigen Spezialwachen B. L. S.)	6	51		9	48	
Barrieren-Wärter und -Wärterinnen	20	17		20	18	
	79	147		84	146	
			226			230

	auf 31. Dez. 1920		auf 31. Dez. 1921	
III. Stationsdienst und Zugsbegleitung.				
Zentralbureau (inbegriffen Telegraphenbureau der Verwaltung)	12		12	
Wagenkontrolle	5		4	
Bahnhofvorstände und deren Stellvertreter	5		5	
Souschefs	—		1	
Stationsvorstände	54		54	
Stationsgehilfen und Lehrlinge	96		107	
Einnehmer und Kassabeamte	7		7	
Gepäckexpedienten	1		1	
Portier	1		1	
Güterexpedienten	2		2	
Haltestelle-Vorsteher und -Vorsteherinnen	5		4	
Vorarbeiter	7		7	
Stellwerk- und Weichenwärter	50		50	
Stationsarbeiter mit Jahresvertrag	24		32	
Ständige Stationsarbeiter im Taglohn	26		21	
Zugführer	29		28	
Kondukteure	82		83	
Bremser	17		24	
		423		443
IV. Fahr- und Werkstättedienst.				
Zentralbureau	10		10	
Depotchefs (zugleich Werkstättevorstände und deren Stellvertreter)	3		4	
Gehilfen für Depot- und Werkstättedienst	10		10	
Lokomotivführer	45		59	
Heizer und Beimänner	35		34	
Visiteure und deren Gehilfen	11		11	
Lokomotivreiniger	21		21	
Wagenreiniger	19		19	
Handwerksmeister beim Werkstättedienst	10		9	
Uebertrag	164	707	177	734

	auf 31. Dez. 1920		auf 31. Dez. 1921	
Uebertrag	164	707	177	734
Werkstättearbeiter mit zeitweiliger Verwendung als provisorische Heizer und Beimänner (Fahrdienstschlosser)	40		52	
Werkstättearbeiter (Berufsleute und ausschliesslich für Werkstättedienst)	152		143	
Werkstättearbeiter (Handlanger)	100		105	
		456		477
V. Dienst bei den Stark- und Schwachstromleitungsanlagen und in den Unterwerken.				
Leitungsaufseher (Techniker) und Gehilfen	2		2	
Telegraphenaufseher (Techniker)	1		1	
Aufseher elektrischer Anlagen	—		1	
Linienmonteure und Vorarbeiter	12		16	
Leitungsarbeiter	24		18	
		39		38
VI. Kraft- und Pumpwerk in Grenchen (Ventilationsanlage und Wasserversorgung)		4		4
VII. Dampfschiffbetrieb Thuner- und Brienzersee.				
Zentralbureaux in Bern und Interlaken (inbegriffen Sommeraushilfe im Fahr- und Stationsdienst)	7*		5*	
Kapitäne und Kapitän-Stellvertreter	5		5	
Kassiere und Kassieraspiranten	7		6	
Steuermänner und Untersteuermänner	12		11	
Matrosen	25**		25**	
Maschinisten und Untermaschinisten	10		10	
Heizer	15**		15**	
Stationspersonal (inbegr. Ländter und Signalisten)	13		13	
Werftepersonal mit teilweiser Verwendung im Fahrdienst	12		12	
		106		102
VIII. Materialverwaltung.				
Materialverwalter	1		1	
Bureaugehilfen	5		5	
Magaziner	4		4	
		10		10
Totalbestand		1322		1365

* Ein Teil dieses Personals ist dermalen im Tarifbureau beschäftigt.

** Ein Teil dieses Personals wird zeitweise im Bahnbetrieb (Bremserdienst) beschäftigt.

Ferner sind zu erwähnen die jeweils nur vorübergehend beschäftigten

Saisonangestellten:

1. *Bahnunterhaltungsdienst.*	Mittlerer Bestand pro 1920 B. J. Bern	B. J. Spiez		Mittlerer Bestand pro 1921 B. J. Bern	B. J. Spiez	
a) Bahnarbeiter (Kramper)	80	140		65	114	
b) Barrierenwärterinnen	2	—		2	—	
	82	140		67	114	
			222			181
2. *Schiffsdienst.*						
a) Stationsangestellte		1			1	
b) Fahrdienstangestellte		—			—	
			1			1
Total Saisonangestellte (mittlerer Bestand)			223			182

IV. Dampfschiffbetrieb Thuner- und Brienzersee.

1. Allgemeines.

Umfang des Betriebes. Auf dem *Thunersee* war, wie schon im Vorjahre, einzig die Strecke Scherzligen-Oberhofen-Gunten-Spiez-Merligen-Beatenbucht das ganze Jahr bedient. Nur im Sommer wurden befahren die Stationen Thun-Hofstetten, Leissigen, Beatushöhlen und Interlaken (Thunersee). — Auf dem *Brienzersee* beschränkte sich der Jahresbetrieb auf die Strecke Interlaken (Brienzersee)-Bönigen-Ringgenberg-Iseltwald. Nur im Sommer wurden bedient die Stationen Oberried, Giessbachfälle und Brienz.

Eine ganze Anzahl Ortschaften am *Thunersee* haben um Einbezug in den auf 1. Juli 1920 eingeführten *Motorbootdienst* nachgesucht. Wir waren jedoch bis jetzt nicht in der Lage zu entsprechen, weil die dermaligen ungünstigen Betriebsverhältnisse (hohe Benzinpreise, hohe Löhne und verkürzte Arbeitszeit) einerseits und das Darniederliegen des Fremdenverkehres anderseits eine Ausdehnung des Motorbootdienstes verlustbringend gestalten müssten.

Der *Verband schweizerischer Dampfschiffahrtsunternehmungen* behandelte in zwei Verbandskonferenzen und in zahlreichen Kommissionssitzungen eine Reihe von gemeinsamen Angelegenheiten technischer, betrieblicher und kommerzieller Natur. Wir erwähnen daraus die Stellungnahme zur Vollziehung des neuen Arbeitsgesetzes, zur Einführung gesetzlicher Vorschriften betreffend Schiffsregister (Schiffsverpfändung) und Flaggenrecht, zur Revision des Bundesbeschlusses betreffend die Berechnung des Reinertrages der Privatbahnen und zur bundesrätlichen Instruktion betreffend die Einführung des Frachturkundenstempels auf 1. Januar 1922. Die schon im letzten Berichte erwähnte Eingabe an das eidg. Eisenbahndepartement betreffend die Reduktion des Soll-Mannschaftsbestandes der Schiffe auf das durchaus Notwendige war am Ende des Berichtsjahres noch pendent, hat aber dann im Frühjahr 1922 eine — teilweise zustimmende — Erledigung gefunden. — Noch keine befriedigende Lösung hat die Frage einer Regelung der privaten Motorschiffkonkurrenz gefunden; der dermalige Zustand, wonach die konzessionierten Schiffahrtsunternehmungen schweren sozialen Verpflichtungen (Arbeitsgesetz, Invaliditäts- und Altersversicherung des Personals etc.) unterworfen sind, die private Güterschiffahrt dagegen nicht, ist jedoch unhaltbar.

Das Rechnungsergebnis des *Versicherungsverbandes schweizerischer Dampfschiffahrtsunternehmungen* im Berichtsjahre war wiederum befriedigend.

Ueber den von uns zu den Selbstkosten besorgten Betrieb der *Spiezer Verbindungsbahn* gibt der Geschäftsbericht dieser Unternehmung nähern Aufschluss.

Die *Brienz-Rothorn-Bahn,* deren Betriebsführung ebenfalls uns obliegt, hat den seit Kriegsausbruch eingestellten Betrieb noch nicht wieder aufnehmen können.

Für die *Drahtseilbahn Thunersee-Beatenberg* besorgten wir, wie bisher, gegen entsprechende Entschädigung die Arbeiten des kommerziellen Dienstes sowie die Buchhaltung.

2. Tarifwesen.

Die *Normaltaxen* für den Personen-, Gepäck-, Tier- und Güterverkehr haben im Berichtsjahre keine Aenderung erfahren. Dagegen haben wir, in Uebereinstimmung mit den S. B. B. und einer Reihe von Privatbahnen, mit Wirkung ab 20. Juli 1921, eine Herabsetzung der *Gesellschafts- und Schulfahrtstaxen auf dem Brienzersee* eintreten lassen. Auf den Thunersee erstreckte sich diese Massnahme nicht, weil für diesen die vorkriegszeitlichen Gesellschafts- und Schulfahrtstaxen, allerdings erhöht um einen angemessenen Kriegstaxzuschlag, in Kraft geblieben waren.

Die Wiedereinführung von *festen Rundfahrtsbilletten* auf 1. Mai 1921 (vergl. Abschnitt III, 3, b hiervor) ist für die Dampfschiffahrt auf den Oberländerseen von besonderer Bedeutung. Solange nur die B. L. S., die Thunersee-Dampfschiffahrt und einige Touristenbahnen für diese Billette eine Taxermässigung bewilligten, blieb zwar deren Absatz ein bescheidener. Erst die auf 1. August 1921 zur Tatsache gewordene Wiedergewährung eines Taxrabattes seitens der S. B. B. und damit auch seitens des Brienzersees, gab dem Wiederaufleben des Rundreiseverkehrs einen stärkern Impuls.

Im Güterverkehr ist die Wiedereinführung eines Ausnahmetarifs für die eilfrachtmässige Beförderung von Bier in Fässern zu melden. Ob die damit durchgeführte Taxherabsetzung genügend wirkt, um gegen die Automobilkonkurrenz aufzukommen, bleibt abzuwarten.

3. Schiffsmaterial.

Allgemeines. Auch im Jahre 1921 haben wir aus Sparsamkeitsgründen davon abgesehen, die schweren Salonschiffe « Blümlisalp », « Lötschberg » und « Jungfrau » sowie das Halbsalonschiff « Helvetia » dienstbereit stellen zu lassen. Der Personenverkehr an schönen Sommer-Sonntagen hat sich dann aber derart vermehrt, dass wir ihn auf dem Thunersee mit den uns zur Verfügung stehenden Schiffen nur mit Mühe zu bewältigen vermochten. Für den Sommer 1922 muss daher, wenigstens auf diesem See, ein Schiff mehr dienstbereit gehalten werden. Ohne Unterhalt geht es übrigens auch bei den der eidgenössischen Kontrolle entzogenen Schiffen nicht ab; immerhin wurde er hier auf das Allernotwendigste beschränkt. — Hauptreparaturen zu Lasten des Erneuerungsfonds sind pro 1921 keine zu verzeichnen.

Thunersee. Alle Schiffe haben den Stapelgang bestanden.

Brienzersee. Auf Stapel wurden gezogen: « Oberland », « Lötschberg », « Giessbach » und « Iseltwald ». Auf Verlangen des eidgenössischen Kontrollingenieurs musste die elektrische Beleuchtung der Positionslichter überall da eingeführt werden, wo sie noch fehlte.

4. Bauten.

Landungsanlagen. Auf der im Jahre 1905 nur provisorisch erstellten Station Beatushöhlen mussten, zufolge Verfügung des Eisenbahndepartements, Rekonstruktionsarbeiten in

definitiver Ausführung vorgenommen werden. — Hinsichtlich der übrigen Stationen sind nur Unterhaltungsarbeiten zu verzeichnen, die aber immerhin recht beträchtliche Aufwendungen erforderten.

Im Interesse der Wasserkraftgewinnung wurde in den Monaten Februar, März und April 1921 der Wasserspiegel der beiden Seen in ausserordentlicher Weise abgesenkt. Es entstanden dadurch an mehreren unserer steinernen Landungsanlagen Schäden (Mauerrisse). Soweit nicht unmittelbare Einsturzgefahr vorlag, haben wir jedoch bis jetzt von Wiederherstellungsarbeiten abgesehen. Inwieweit durch die viele Wochen dauernde Trockenlegung auch noch die Rosthölzer Schaden genommen haben, wird sich erst später zeigen.

Werften. Keine Um- und Neubauten.

Der *Schiffahrtskanal Thunersee-Interlaken* erforderte keine Unterhaltungsarbeiten von Belang.

5. Betrieb.

Wegen der sub Ziffer 4 hiervor erwähnten Absenkung des Wasserspiegels war die Station Scherzligen im Monat April 1921 nur noch für Schiffe mit ganz geringem Tiefgang zugänglich; deswegen musste für diesen Monat auf dem Thunersee ein reduzierter Fahrplan (Interimsfahrplan) durchgeführt werden. Auf der Strecke Interlaken (Brienzersee)-Bönigen war der Schiffsbetrieb vom 6. März bis 14. April gänzlich eingestellt, indem die Wassertiefe in der Aare selbst für das Motorboot «Iseltwald» nicht mehr ausreichte.

Durch Verfügung des eidgenössischen Eisenbahndepartements wurde auf 1. Juni 1921 für die schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen versuchsweise der «Jahresfahrplan» eingeführt. Da unsere Fahrleistungen in den verschiedenen Jahreszeiten ausserordentlich stark variieren, sahen wir uns gezwungen, in das Jahresfahrplan-Plakat je besondere Fahrplantabellen aufzunehmen: *a)* für den Sommer (1. Juni bis 30. September); *b)* für die Vor- und Nachsaison (Oktober, April und Mai); *c)* für den Winter (1. November bis 31. März). — Die Fahrleistungen im Sommer 1921 wichen nur wenig ab von denen des Sommers 1920; für die übrigen Jahreszeiten ist gegenüber dem Vorjahre eine etwelche Verminderung zu verzeichnen. — Auf beiden Seen wurde der Winterdienst lediglich durch ein Motorboot aufrechterhalten, und zwar auf dem Thunersee vom 1. November bis 31. März und auf dem Brienzersee vom 1. Oktober bis 31. Mai (ausgenommen die Sonntage im Oktober und Mai).

An Fahrleistungen sind zu verzeichnen:

	Thunersee			Brienzersee			Beide Seen zusammen		
	1913	1920	1921	1913	1920	1921	1913	1920	1921
Dampfschiffkilometer . .	181,434	67,063	47,066	107,639	18,561	16,153	289,073	85,624	63,219
Motorbootkilometer . .	—	9,075	28,125	—	13,307	14,184	—	22,382	42,309
Total	181,434	76,138	75,191	107,639	31,868	30,337	289,073	108,006	105,528

Abgesehen von den bereits erwähnten Vorkommnissen zufolge ausserordentlichen Niederwasserstandes sind im Berichtsjahre *Betriebsstörungen* von Belang nicht zu verzeichnen. Haftpflichtige *Unfälle* von Drittpersonen (Passagiere oder Passanten) haben wir keine zu beklagen, und die dem Personal zugestossenen Unfälle waren alle leichter Natur.

V. Finanzielles.

1. Allgemeines.

Das schweizerische Post- und Eisenbahndepartement hat die *Rechnungen und Bilanz des Jahres 1920* unterm 1. Juli 1921 genehmigt. Die Bereinigung der Baurechnung (Prüfung der Nachtragungen in den Jahren 1918—1920) und der gesetzmässigen Einlagen in den Erneuerungsfonds wurde auf später verschoben.

Auch im Jahr 1921 hat das längst erwartete und vom Friedensschlusse erhoffte Wiederaufleben eines normalen Geschäftslebens und eines von den lästigen Fesseln der Pass- und Visaformalitäten freien Reiseverkehrs sich nicht verwirklicht. Anzeichen einer Besserung, namentlich im internationalen Reiseverkehr, sind allerdings vorhanden, während der innerschweizerische Personenverkehr als Folge der «Valutareisen» stark zu wünschen übrig liess. Der Wiederbeginn normalerer Verhältnisse wurde einerseits durch die grossen Valutaunterschiede zwischen den einzelnen Ländern, anderseits durch die sich immer mehr zuspitzende Wirtschaftskrise verhindert.

Im Personenverkehr ist ein Rückgang von 129,531 Reisenden zu konstatieren, eine bedauerliche Tatsache, die auch auf den Gepäcktransport von Einfluss war, indem letzterer 93 Tonnen weniger aufwies als das Jahr 1920. Wenn trotzdem die Einnahmen aus dem Personenverkehr sich im Vergleich zum Vorjahre um Fr. 242,347. 29 und im Gepäcktransport um Fr. 22,729. 61 höher stellen, so sind diese Mehreinnahmen zur Hauptsache der Wirkung der letzten auf 1. August 1920 durchgeführten Taxerhöhung zuzuschreiben; anderseits brachte die Aufhebung der Kilometerabonnemente im Bahnverkehr gewisse Mehreinnahmen, ebenso der vermehrte Verkauf von Reiseunternehmerbilletten.

Auch im Güterverkehr, wo die transportierte Menge von 1,622,851 Tonnen im Jahr 1920 auf 1,458,570 Tonnen im Jahr 1921 zurückgegangen ist, vermochte lediglich die Taxerhöhung auf 1. August 1920 eine Mehreinnahme von Fr. 188,211. 14 zu bringen.

Die Einnahmen aus Posttransporten und die verschiedenen Einnahmen sind gegenüber dem Vorjahr um Fr. 22,473. 25 bzw. Fr. 139,228. 55 zurückgegangen, bei ersteren infolge der Nachverrechnung von Entschädigungen für den Transport der Kriegsgefangenenpost aus dem Jahre 1918, welche Einnahme pro 1921 wegfiel; bei den verschiedenen Einnahmen ist die Ursache auf den Rückgang der Ueberschüsse der Hilfsbetriebe, Materialverwaltung und Werkstättedienst, zurückzuführen. Die Mehreinnahmen pro 1921 betragen Fr. 305,812. 22.

In den letzten sechs Jahren sind an *Betriebseinnahmen und -Ausgaben* zu verzeichnen:

Einnahmen:	1916 Fr.	1917 Fr.	1918 Fr.	1919 Fr.	1920 Fr.	1921 Fr.
Personenverkehr . . .	1,257,536	1,447,542	1,570,842	2,223,810	2,774,403. 21	3,016,750. 50
Gepäckverkehr	86,306	108,522	127,425	184,193	229,795. 85	252,525. 46
Tierverkehr	116,247	123,473	182,586	168,080	149,435. 66	163,661. 64
Güterverkehr inkl. Post .	2,571,017	2,363,329	3,411,292	6,043,716	8,453,061. 07	8,618,798. 96
Verschiedene Einnahmen	324,787	386,366	432,531	544,371	669,555. 99	530,327. 44
Total Betriebseinnahmen	4,355,893	4,429,232	5,724,676	9,164,170	12,276,251. 78	12,582,064. —
Ausgaben * . . .	3,123,199	3,292,242	4,438,270	5,717,812	7,000,063. 16	8,041,217. 75
Ueberschuss der Einnahmen . . .	1,232,694	1,136,990	1,286,406	3,446,358	5,276,188. 62	4,540,846. 25

* Erneuerungskosten nicht inbegriffen.

Wie aus dieser Gegenüberstellung hervorgeht, haben leider in Ansehung der Einnahmen die Betriebskosten eine viel stärkere Erhöhung erfahren, welche auf die gesteigerten Personalansprüche — Lohnerhöhungen, Arbeitszeitverkürzung, vermehrte Einlagen in die Pensions-, Hilfs- und Krankenkassen —, auf grössere Fahrleistungen, Beiträge an die Gemeinschaftsbahnhöfe und Unterhaltungskosten der Bahnanlagen sowie des Rollmaterials etc. zurück-

zuführen sind. Bezüglich näherer Details verweisen wir auf die Ausführungen unter Abschnitt 2, Betriebsausgaben, nachstehend.

Eine Verzinsung unserer Hypothekaranleihen war auch im Berichtsjahre nicht möglich, indem der Betriebsüberschuss zur Hauptsache für Bau- und Betriebszwecke benötigt wurde. Insbesondere sind zu erwähnen die sehr bedeutenden Kosten für die Sicherungsbauten auf der Südrampe, deren Erstellung aus Gründen der Betriebssicherheit unerlässlich war. Näheres ist aus der Zusammenstellung unter Kapitel II, Bahnbau (Aenderungen in den Baurechnungen) ersichtlich.

Wie schon aus den Darlegungen in Abschnitt I, Generalversammlungen, auf Seite 5 dieses Berichtes hervorgeht, ist die Sanierung unserer kritischen Finanzlage nun eingeleitet worden. Anfangs Januar 1922 wurde der bezügliche Vorschlag dem schweizerischen Bundesgericht zwecks Durchführung des Nachlassverfahrens nach Massgabe des Bundesgesetzes über Verpfändung und Zwangsliquidation von Eisenbahn-Unternehmungen, vom 25. September 1917, eingereicht.

Ausser den Abschreibungen auf dem Aktienkapital (siehe Abschnitt I, Generalversammlungen) ist in dem bezüglichen Sanierungsvorschlag vom 30. November 1921 vorgesehen, dass die Inhaber von Obligationen sämtlicher Hypotheken, mit Ausnahme der II. Hypothek Frutigen-Brig, als Zahlung für die vor dem 1. Juli 1920 verfallenen aber nicht bezahlten fünf pfandversicherten Jahreszinse *eine Prioritätsaktie I. Ranges von Fr. 500* für je fünf Obligationen erhalten und sodann auf einen Jahreszins, d. h. auf den pro 1920 fälligen zweiten Coupon und den ersten Semestercoupon 1921 verzichten. Für einen Obligationenbesitz von weniger als fünf Stück werden für die fünf pfandversicherten Jahreszinse *Genußscheine* ausgestellt, die hinsichtlich Anteil am Reingewinn und Vermögen der Gesellschaft die gleichen Rechte geniessen wie die neuen Prioritätsaktien I. Ranges, denen aber ein Stimmrecht nicht zukommt.

Ferner soll die Anleihensdauer für die Titel I. Hypothek um je 5 Jahre und für jene II. Hypothek um je 10 Jahre hinausgeschoben und die vorgesehenen Auslosungen für je diese Zeitdauer sistiert werden. Die bereits ausgelosten Obligationen werden demgemäss nach Ablauf von 5 bzw. von 10 Jahren, d. h. auf den zweiten Zinstermin der Jahre 1926 bzw. 1931, zurückbezahlt und inzwischen titelsgemäss verzinst.

Beigefügt sei noch, dass der Grosse Rat des Kantons Bern diesen Sanierungsvorschlag einstimmig genehmigt hat. Die weitere Berichterstattung fällt in das Jahr 1922.

2. Bericht über Rechnungen und Bilanz.

a. Betriebsrechnung: Bahnbetrieb.

Einnahmen.

Die Gegenüberstellung der Betriebseinnahmen der Jahre 1920 und 1921 zeigt folgendes Bild:

	1920		1921		Mehr- bezw. Mindereinnahmen 1921 gegen 1920		
	Fr.	%	Fr.	%		Fr.	%
Personenverkehr . . .	2,774,403. 21	22,60	3,016,750. 50	23,98	+	242,347. 29	8,73
Gepäcktransport . . .	229,795. 85	1,87	252,525. 46	2,01	+	22,729. 61	9,89
Tiertransport	149,435. 66	1,22	163,661. 64	1,30	+	14,225. 98	9,52
Gütertransport	8,253,772. 82	67,23	8,441,983. 96	67,10	+	188,211. 14	2,28
Posttransporte	199,288. 25	1,62	176,815. —	1,40	—	22,473. 25	11,28
Transporteinnahmen Total	11,606,695. 79		12,051,736. 56		+	445,040. 77	3,83
Verschiedene Einnahmen	669,555. 99	5,46	530,327. 44	4,21	—	139,228. 55	20,79
Total der Einnahmen .	12,276,251. 78	100,00	12,582,064. —	100,00	+	305,812. 22	2,49
oder per Bahnkilometer	104,036. 03		106,627. 65		+	2,591. 62	

Ueber die Ursachen der Veränderungen in den Einnahmen des Jahres 1921 gegenüber dem Vorjahr ist bereits unter Ziffer 1 dieses Abschnittes — Allgemeines — berichtet worden.

Die *Einnahmen aus dem Gemeinschaftsverkehr Scherzligen-Spiez-Interlaken* und die Anteile der Bahn und der Dampfschiffunternehmung aus demselben betrugen:

	1920	Prozent	1921	Prozent
Einnahmen aus dem Gemeinschaftsverkehr Scherzligen-Interlaken	Fr. 777,697. 66	—	Fr. 1,021,777. 07	—
Anteile der Bahn	» 606,604. 18	78	» 796,986. 12	78
» » Dampfschiffunternehmung	» 171,093. 48	22	» 224,790. 95	22

Betriebsausgaben (Bahn).

Dieselben stellen sich ohne die Erneuerungskosten wie folgt:

	1920	1921	Gegen das Vorjahr mehr
	Fr.	Fr.	Fr.
I. Allgemeine Verwaltung	272,828. 89	334,222. 95	61,394. 06
II. Unterhalt und Bewachung der Bahn	900,771. 38	966,572. 55	65,801. 17
III. Stationsdienst und Zugsbegleitung	1,782,974. 09	2,163,703. 74	380,729. 65
IV. Fahr- und Werkstättedienst	3,382,598. 50	3,577,063. 38	194,464. 88
V. Verschiedene Ausgaben	660,890. 30	999,655. 13	338,764. 83
Zusammen	7,000,063. 16	8,041,217. 75	1,041,154. 59

Von den Mehrausgaben des Jahres 1921 entfallen auf:

a. grössere Anteile an die Gemeinschaftsbahnhöfe	Fr. 245,273. 40
b. Grössere eigene Betriebskosten	» 795,881. 19
zusammen (wie oben)	Fr. 1,041,154. 59

Zur Begründung der Mehrausgaben in den einzelnen Hauptabschnitten ist folgendes anzuführen:

Ad I. Allgemeine Verwaltung: Mehrausgaben Fr. 61,394. 06. Dieselben entfallen auf grössere Aufwendungen für Personalkosten. Es hat aber auch der Umstand mitgewirkt, dass die vertraglichen Anteile der mitbetriebenen Linien sich reduzierten, als Folge des Rückganges der eigenen Betriebskosten dieser Bahnen (Elektrifikation).

Ad II. Unterhalt und Bewachnung der Bahn: Mehrausgaben Fr. 65,801. 17. Hier ist vorab zu erwähnen, dass beim Bahnbewachnungsdienste durch eine Neubeordnung im Streckenwärter- und Spezialwachendienst eine Kostenreduktion von rund Fr. 40,000 erzielt werden konnte. Dagegen mussten für die Instandhaltung des Oberbaues erheblich grössere Mittel aufgewendet werden (rund Fr. 73,000); im speziellen seien erwähnt die Schienenauswechslungen und damit verbunden die Neukrampungen des Geleises in einzelnen Partien des grossen Lötschbergtunnels (ca. 1500 m Geleise), sowie in den Kurvenstrecken des Krattighaldentunnels zwischen den Stationen Spiez und Leissigen. Bei allen diesen Arbeiten hat das neue Arbeitszeitgesetz durch die Arbeitszeitverkürzung (Achtstundentag) und die Vermehrung der Rast- und Urlaubstage stark verteuernd mitgewirkt.

Die Mehrausgaben für den Unterhalt der Hochbauten und der Bahneinfriedigung entsprechen den vermehrten Instandstellungsarbeiten als Folge des zunehmenden Alters dieser Anlagen.

Die Mehranteile des Abschnittes II an den Kosten des Unterhaltes der Gemeinschaftsbahnhöfe belaufen sich auf rund Fr. 3,200. —.

Ad III. Stationsdienst und Zugsbegleitung: Mehrausgaben Fr. 380,729. 65.

Hiervon entfallen:

auf die Anteile an den Gemeinschaftsbahnhöfen	rund	Fr.	136,000
auf das Stationspersonal	»	»	100,000
auf das Zugspersonal	»	»	144,000

Bezüglich der *Gemeinschaftsbahnhöfe* ist zu bemerken, dass die starke Kostenvermehrung auf die grössern Gehalte und Löhne des S. B. B.-Personals zurückzuführen ist; für den Bahnhof Brig hat sich überdies und als Folge des stärkeren Güterverkehrs (Kohlentransporte Deutschland-Italien) das für die Bestimmung der Kostenanteile massgebende Achsenverhältnis zu unsern Ungunsten verschoben.

Beim *Stations- und Zugspersonal* kommen neben den ordentlichen Lohnerhöhungen auch die nachhaltigen Einwirkungen des neuen Arbeitszeitgesetzes zum Ausdruck, das mit der Kürzung der Arbeitszeit eine erhebliche Vergrösserung der Rast- und Urlaubstage (Ferien) brachte und so zahlreichere Ablöserschichten nötig machte. Im weitern erwähnen wir, dass die Fahrleistungen, und zwar sowohl die Zugs- als die Achsenkilometer, im Jahre 1921 um rund 25 % zugenommen haben, vorwiegend als Folge der Kohlentransporte Deutschland-Italien. Es hatte dies eine Vermehrung der Zugsbegleitungskosten zur Folge, indem der Bremserdienst auf den Steilrampen eine erheblich grössere Zahl von Arbeitskräften absorbierte, wobei wir uns nach Möglichkeit durch Verwendung von Angestellten des Bahnunterhaltungs- und Schifffahrtsdienstes zu helfen suchten, was einerseits die Ausgaben dieser Dienstabteilungen entsprechend entlastete und anderseits die Neueinstellung von weiterem Personal verhütete.

Ad IV. Fahr- und Werkstättedienst: Mehrausgaben Fr. 194,464. 88.

Hieran partizipieren:

die Anteile an den Kosten der Gemeinschaftsbahnhöfe	mit	rund	Fr.	63,000
» eigenen Personalkosten (Lokomotiv- und Putzpersonal)	»	»	»	112,000
» Nebenkosten (Inventarunterhalt)	»	»	»	3,000
» Traktionsstromkosten	»	»	»	154,000
» Kosten für Schmier- und Beleuchtungsmaterial	»	»	»	22,000
» Kosten für den Unterhalt der Schaltwerke und Stromleitungsanlagen	»	»	»	7,000
» Kosten für den Unterhalt des Rollmaterials	»	»	»	270,000
zusammen Mehrausgaben		rund	Fr.	631,000
wogegen aber für Brennmaterial (Kohlen) ein Kostenrückgang von		»	»	436,000
zu verzeichnen ist, so dass als Nettomehrkosten dieses Abschnittes verbleiben		rund	Fr.	195,000

Bezüglich der *Gemeinschaftsbahnhöfe* und der *Personalkosten* verweisen wir auf die soeben zu Abschnitt III gegebene Begründung.

Mit dem 21. August 1920 wurde auf der Strecke Spiez-Bönigen der elektrische Betrieb aufgenommen. Das Jahr 1921, als erstes ganzes Betriebsjahr dieses Teilstückes, weist deshalb eine entsprechende Vermehrung für konsumierten *Traktionsstrom* auf; dagegen sind die Kosten für *Brennmaterial* (Kohlen) erheblich zurückgegangen. Während im Jahre 1920 auf dem Oberländernetz der B. L. S. noch 17 Millionen Brutto-

tonnenkilometer mit Dampflokomotiven zu befördern waren, betrug im Jahre 1921 diese Zahl nur noch 2½ Millionen Bruttotonnenkilometer. Zum Rückgang der mittelst Dampf beförderten Lasten kam dann noch der Kohlenpreisabbau, was sich im besondern auch für die von der S. B. B. besorgte Traktion auf der Linie Münster-Lengnau bemerkbar machte. Vom Kostenrückgang von Fr. 436,000 entfallen auf die Oberländerstrecken der B. L. S. rund Fr. 336,000 und auf Münster-Lengnau rund Fr. 100,000.

Die Steigerung der Kosten für das Schmier- und Beleuchtungsmaterial erklärt sich durch die um 25 % grössern Lokomotivleistungen. Die Vermehrung für den Unterhalt der *Schaltwerke* und der *Stromleitungsanlagen* entfällt auf den erstmaligen ganzjährigen elektrischen Betrieb der Strecke Spiez-Bönigen.

Das ganz bedeutende Anwachsen der Ausgaben beim *Rollmaterialunterhalt* ist zur Hauptsache zurückzuführen auf die elektrischen Lokomotiven, denen im Jahre 1921, bei unserem zu knappen Bestand, eine viel zu starke Beanspruchung zugemutet werden musste. Es hatte dies denn auch zahlreiche schwere Defekte an Transformern, Motoren und Zahnrädern zur Folge, was die Reparaturkosten unter Einwirkung erhöhter Löhne stark vergrösserte. Die Beschaffung weiterer Lokomotiven muss sowohl im Interesse des Betriebes wie aus Gründen der Wirtschaftlichkeit allen Ernstes ins Auge gefasst werden. Eine ebenfalls namhafte Kostenvermehrung verursachte der Unterhalt des im internationalen Verkehr zirkulierenden vierachsigen Personenwagenmaterials.

Ad V. Verschiedene Ausgaben: Mehrkosten Fr. 338,764. 83.

Diese Mehrkosten verteilen sich in der Hauptsache wie folgt:

für vermehrte Güterwagenlaufmieten	Fr. 110,000
» » Lokomotivlaufmieten	» 23,000
beides als Folgen der grösseren Fahrleistungen, bedingt durch den Kohlentransport Deutschland-Italien	
» Feuerversicherungsprämien (höhere Schatzungssumme)	» 10,000
» Staats- und Gemeindesteuern (höhere Schatzungen und Steueransätze)	» 25,000
» vermehrte Beiträge an die Pensions-, Hilfs- und Krankenkassen infolge der höhern beitragspflichtigen Lohnsumme	» 97,000
» vermehrte Propaganda	» 24,000
» Mehranteile an die Gemeinschaftsbahnhöfe	» 43,000

Für die Jahre 1920 und 1921 ergeben sich die folgenden Betriebsausgaben und Durchschnitte (exklusive Erneuerungskosten):

	1920	1921
im ganzen	Fr. 7,000,063. 16	Fr. 8,041,217. 75
per Bahnkilometer	» 59,322. 57	» 68,145. 91
per Zugskilometer	» 7. 81	» 7. 34
Betriebskoeffizient	» 57,02 %	» 63,91 %

Rechnungsabschluss.

	1920	1921
Betriebseinahmen	Fr. 12,276,251. 78	Fr. 12,582,064. —
Betriebsausgaben	» 7,000,063. 16	» 8,041,217. 75
Ueberschuss der Einnahmen	Fr. 5,276,188. 62	Fr. 4,540,846. 25

Die zu Lasten des Erneuerungsfonds gehenden Ausgaben, welche in den Betriebskosten nicht berücksichtigt sind, betrugen im Jahr 1920 Fr. 267,458. 61 und im Berichtsjahr Fr. 129,691. 18.

b. Betriebsrechnung: Schiffsbetrieb.

Einnahmen.

Diese verteilen sich auf die einzelnen Rechnungsrubriken wie folgt:

	1920	in %	1921	in %	Mehr- und Mindereinnahmen 1921 gegen 1920
1. Personentransport	Fr. 444,395. 42	92,51	Fr. 526,707. 59	94,71	+ Fr. 82,312. 17
2. Gepäcktransport	» 2,431. 01	0,51	» 2,570. 52	0,46	+ » 139. 51
3. Tier- und Gütertransport .	» 17,106. 09	3,56	» 14,034. 15	2,52	— » 3,071. 94
4. Posttransport	» 4,200. —	0,87	» 4,200. —	0,76	—. —
Transporteinnahmen	Fr. 468,132. 52	97,45	Fr. 547,512. 26	98,45	+ Fr. 79,379. 74
5. Verschiedene Einnahmen .	» 12,266. 35	2,55	» 8,594. 20	1,55	— » 3,672. 15
Total der Betriebseinnahmen	Fr. 480,398. 87	100,00	Fr. 556,106. 46	100,00	+ Fr. 75,707. 59

Betrachten wir die Ergebnisse der beiden Seen für sich, so stellen sich die Zahlen pro 1920 und 1921 wie folgt:

	Thunersee	Brienzersee
Betriebseinnahmen pro 1920	Fr. 384,255. 97	Fr. 96,142. 90
» » 1921	» 445,426. 13	» 110,680. 33
Im Jahre 1921 mehr	Fr. 61,170. 16	Fr. 14,537. 43
Im Jahre 1921 weniger	» —. —	» —. —

Der internationale Fremdenverkehr hat im Berichtsjahre nicht unbeträchtlich zugenommen; es ist dies jedoch fast nur den Relationen Scherzligen-Interlaken, Spiez-Interlaken und Interlaken-Brienz zugute gekommen. Die von den Zwischenstationen bedienten Fremdenplätze haben daraus wenig Nutzen gezogen, anderseits wurde deren Frequenz schwer beeinträchtigt durch die «Valutareisen» des Schweizer Publikums. Daraus erklärt es sich, dass auf beiden Seen die *Personentransporteinnahmen* verhältnismässig mehr zugenommen haben als die *Zahl der beförderten Personen.* Letztere ist gegenüber dem Jahre 1920 gestiegen: auf dem Thunersee von 248,560 auf 266,768 und auf dem Brienzersee von 95,278 auf 103,642 Personen.

Der wirtschaftlichen Depression, namentlich aber dem vollständigen Aufhören der Holztransporte auf dem Brienzersee, ist der Einnahmenrückschlag im *Tier- und Güterverkehr* zuzuschreiben.

Der Minderertrag der «Verschiedenen Einnahmen» ist darauf zurückzuführen, dass dem Vorjahre Nachvergütungen und andere aussergewöhnliche Einnahmen aus Mietzinsen zugeflossen sind.

Eine Vergleichung der *Betriebseinnahmen* per *Schiffskilometer* der Jahre 1913 (letztes Friedensjahr), 1920 und 1921 zeigt, wenn wir 4 Motorbootkilometer = 1 Dampfschiffkilometer rechnen, folgendes Bild:

	1913	1920	1921
Zurückgelegte Schiffskilometer	289,073	91,719	73,796
Betriebseinnahmen absolut	Fr. 1,060,422. 83	Fr. 480,398. 87	Fr. 556,106. 46
» per Schiffskilometer . .	» 3. 66	» 5. 23	» 7. 53

Betriebsausgaben.

Dieselben stellen sich in den Hauptrubriken wie folgt:

	1920	1921	Im Jahre 1921 mehr bzw. weniger gegenüber 1920
1. Allgemeine Verwaltung . . .	Fr. 29,384. 32	Fr. 29,840. 70	+ Fr. 456. 38
2. Betriebspersonal	» 207,895. 43	» 206,241. 45	— » 1,653. 98
3. Materialverbrauch für den Schiffsbetrieb	» 245,447. 45	» 203,216. 98	— » 42,230. 47
4. Unterhalt der Schiffe samt Zubehör, Stationen und Liegenschaften .	» 247,895. 42	» 290,615. 85	+ » 42,720. 43
5. Verschiedene Ausgaben	» 69,305. 75	» 88,767. 91	+ » 19,462. 16
Total der Betriebsausgaben	Fr. 799,928. 37	Fr. 818,682. 89	+ Fr. 18,754. 52

Wir bemerken zu den einzelnen Rubriken was folgt:

Ad 2. Auf 1. Januar 1921 ist für das festangestellte Personal der Dampfschiffunternehmung eine neue Gehaltsordnung in Kraft getreten, durch welche die bisherigen Teuerungszulagen zum festen Gehalt geschlagen und fast sämtlichen Dienstkategorien noch eine weitere Erhöhung des Gehaltsmaximums gewährt wurde. An Stelle des dreijährigen sind nun einjährige Gehaltserhöhungsintervalle getreten. Wenn trotz der hieraus resultierenden Mehrbelastung auf dem Konto «Betriebspersonal» eine Ausgabenverminderung von Fr. 1,653. 98 bewirkt werden konnte, so ist dies lediglich dem Umstande zuzuschreiben, dass, wie aus Abschnitt IV, 5 hiervor ersichtlich, die Fahrleistungen nicht unbedeutend reduziert worden sind (vgl. indessen Ziffer 4 hiernach).

Ad 3. Die Minderausgabe von Fr. 42,230. 47 auf dem «Materialverbrauch für Schiffe» ist zum kleinern Teil der bereits erwähnten Reduktion der Fahrleistungen, zum grössern dem Kohlenpreisabschlag zuzuschreiben. Nur ganz unbedeutend sind bis Jahresschluss die Benzinpreise zurückgegangen. Es ist übrigens nicht ausser Acht zu lassen, dass unsere Kohleneinstandspreise im Jahre 1921 noch weit über dem *jeweiligen* Marktpreise stunden, solches deswegen, weil die aus dem Vorjahre hinübergenommenen Vorräte noch zu höchsten Preisen beschafft worden waren. Die Dampfschiffunternehmungen, wie die Dampfbahnen, sind bekanntlich durch bundesrätliche Vorschrift verpflichtet, relativ grosse Kohlenvorräte zu unterhalten. Aus Vorstehendem ergibt sich, dass der Kohlenpreisabschlag in unsern Betriebsrechnungen nicht sofort zur Geltung kommen kann.

Ad 4. Von der Mehrausgabe im Belaufe von Fr. 42,720. 43 auf dem Konto «Unterhalt der Schiffe samt Zubehörden, Stationen und Liegenschaften» entfallen nicht weniger als Fr. 39,235. 20 auf Löhnungen und nur der Rest auf Materialkosten. Die Ursachen dieser Zunahme der Lohnausgaben sind folgende: Erstens die Wirkungen der neuen Gehaltsordnung; zweitens der Umstand, dass zufolge der Reduktion der Fahrleistungen noch mehr als bisher Fahrpersonal der obern Grade (Steuerleute, Maschinisten) im Werftedienste verwendet werden musste (vgl. auch Punkt 2 hiervor); drittens die gegenüber dem Vorjahre weit geringere Heranziehung des Schiffspersonals zum Bremserdienste; viertens der Umstand, dass im Vorjahre das Werftepersonal teilweise zu Lasten des Baukontos gelöhnt werden konnte (Erstellung von Motorbootländten). Anderseits darf nicht unerwähnt bleiben, dass es uns durch diese Verhältnisse möglich geworden ist, rückständige Unterhaltungsarbeiten an Schiffen und Stationen nachzuholen.

Ad 5. Die Mehrausgabe von Fr. 19,462. 16 entfällt fast ganz, nämlich mit Fr. 18,641. 45, auf die Beiträge an die Hilfskassen. Letztere Mehraufwendung ist zum allergrössten Teil eine Folge der Umwandlung der Teuerungszulagen in feste Gehaltsbezüge.

Der Personalbestand, der bei Ausbruch des Weltkrieges 203 Köpfe betragen hatte, ist im Berichtsjahre von 106 auf 103 Personen (Jahresangestellte) zurückgegangen. — Während aber im Jahre 1920 durch Verwendung von Schiffspersonal im Bremserdienst der Besoldungskonto der Dampfschiffunternehmung um Fr. 38,358. 45 entlastet werden konnte, beträgt die betreffende Vergütung im Berichtsjahre nur Fr. 19,238. 45.

Auf den *Dampfschiffkilometer* berechnet (je 4 Motorbootkilometer als 1 Dampfschiffkilometer gerechnet) stellen sich die *gesamten Betriebsausgaben* pro 1919 auf Fr. 11. 77 per km, pro 1920 auf Fr. 8. 72 per km und pro 1921 auf Fr. 11. 09 per km. Die im Berichtsjahre gegenüber 1920 eingetretene Erhöhung erklärt sich durch die Verminderung der Fahrleistungen und durch die sub 2—5 hiervor gegebenen Erläuterungen.

Rechnungsabschluss.

	1919	1920	1921	1921 gegen 1920
Betriebseinnahmen	Fr. 344,407. 66	Fr. 480,398. 87	Fr. 556,106. 46	+ Fr. 75,707. 59
Betriebsausgaben	» 676,598. 01	» 799,928. 37	» 818,682. 89	+ » 18,754. 52
Betriebsdefizit	Fr. 332,190. 35	Fr. 319,529. 50	Fr. 262,576. 43	– Fr. 56,953. 07

Ist auch das Ergebnis pro 1921 noch sehr ungünstig, so zeigt es doch, trotz der allgemeinen wirtschaftlichen Depression, eine entschiedene Wendung zum Bessern. Wir hoffen, dass ein weiteres Anziehen des Fremdenverkehrs einerseits und ein Abbau auf den Betriebsausgaben anderseits uns ermöglichen werden, das Dampfschiffunternehmen in naher Zeit aus der Defizitperiode herauszubringen. Voraussetzung dafür ist allerdings, dass der Schiffsanschluss im neuen Zentralbahnhof Thun verkehrs- und betriebstechnisch nicht ungünstiger sich gestalte als der jetzige in Scherzligen. Eine Weiterführung des Dampfschiffbetriebes auf dem Thuner- und Brienzersee durch unsere Gesellschaft ist übrigens nur dann möglich, wenn es gelingt, die Betriebsdefizite in Bälde zu beseitigen.

3. Spezialrechnungen.

a. Erneuerungsfonds.

Die Normen über die gesetzmässige Dotierung des Erneuerungsfonds sowie die Entnahmen aus demselben für die elektrisch betriebenen Strecken Scherzligen-Brig und Spiez-Interlaken-Ost sowie die Strecke Münster-Lengnau sind mit dem Eisenbahndepartement noch nicht vereinbart.

Die bezüglichen Rechnungen sind daher nur in approximativer Weise erstellt worden.

b. Nebengeschäft Dampfschiffbetrieb Thuner- und Brienzersee.

Der Ueberschuss der *Betriebsausgaben* über die Betriebseinnahmen beträgt	Fr. 262,576. 43
Ausserdem fallen zu Lasten dieses Unternehmens folgende Ausgaben:	
1. Verzinsung der Anleihen	» 19,136. 25
2. Einlage in den Erneuerungsfonds	» 50,000. —
Ungedeckter Totalbetrag	Fr. 331,712. 68

Im Jahre 1919 und 1920 wies der Dampfschiffbetrieb einen Fehlbetrag auf von Fr. 405,697. 85 bzw. Fr. 390,903. 25. Nicht berücksichtigt sind die Tilgungsquoten auf den Anleihen.

4. Gewinn- und Verlustrechnung.

Die Einnahmen und Ausgaben der Gewinn- und Verlustrechnung stellen sich in den Jahren 1920 und 1921 wie folgt:

Einnahmen.	1920	1921
1. Ueberschuss der Betriebseinnahmen	Fr. 5,008,730. 01	Fr. 4,411,155. 07
2. Ertrag der Wertbestände und Guthaben	» 82,988. 96	» 147,409. 86
3. Zuschüsse aus den Spezialfonds	» 267,458. 61	» 179,211. 03
Total	Fr. 5,359,177. 58	Fr. 4,737,775. 96

Ausgaben.

	1920	1921
1. Verzinsung der festen Anleihen	Fr. 4,663,580. 40	Fr. 4,654,499. 60
2. Verzinsung der schwebenden Schulden	» 843,964. 22	» 1,239,561. 16
3. Finanzunkosten, Kursverluste, Gebühren etc.	» 11,212. 61	» 155,021. 65
4. Verlust auf dem Betrieb von Nebengeschäften	» 319,529. 50	» 262,576. 43
5. Einlagen in die Spezialfonds	» 379,221. 78	» 379,370. 01
6. Sonstige Ausgaben	» 4,764. 50	» 435,630. 73
Total	Fr. 6,222,273. 01	Fr. 7,126,659. 58

Rechnungsabschluss.

	1920	1921
Einnahmen	Fr. 5,359,177. 58	Fr. 4,737,775. 96
Ausgaben	» 6,222,273. 01	» 7,126,659. 58
Jährlicher Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung	Fr. 863,095. 43	Fr. 2,388,883. 62

Das Anwachsen der Zinse für schwebende Schulden ist neben den Forderungen des Kantons Bern (Obligationenzinse II. Hypothek) und der Kantonalbank Bern auf die Verzinsung des Elektrifikationskapitals der Strecke Spiez-Bönigen zurückzuführen.

In den «Sonstigen Ausgaben» sind inbegriffen Fr. 350,000 als Nachzahlung an die S. B. B. für Mitbenutzung des Bahnhofes Brig in den Jahren 1913—1920; ferner Fr. 82,916. 78 für Instandstellung und Mindererlös der verkauften Dampflokomotiven.

5. Bilanz.

Wir haben folgende Erläuterungen anzubringen:

1. Die Bewegungen im «Baukonto der Bahn» sind aus den Tabellen A[1], A[2], A[3] und A[4] sowie aus der Abrechnung über die Bauverwendungen unter Abschnitt II Bahnbau ersichtlich.

2. *Unvollendete Bauobjekte.* Die Ausgaben für in Ausführung begriffene Bauarbeiten belaufen sich auf Fr. 4,075,373. 98. Darin sind inbegriffen das Guthaben des Staates Bern für die Elektrifikation der Linie Spiez-Bönigen im Betrage von Fr. 2,130,014. 06 sowie die Umbaukosten der Bahnhöfe Interlaken-West und -Ost mit Fr. 1,291,329. 72. Der Rest verteilt sich auf Sicherungsbauten und verschiedene kleinere Arbeiten.

3. Die *Verwendungen auf Nebengeschäfte* (Dampfschiffbetrieb Thuner- und Brienzersee) sind von Fr. 3,787,221. 57 Ende 1920 auf Fr. 3,789,449. 77 Ende 1921 gestiegen; die Vermehrung hängt zusammen mit der Einführung des Motorbootdienstes.

4. Die zu *tilgenden Verwendungen* beliefen sich Ende 1920 auf	Fr. 12,227,325. 75
Dazu kamen im Berichtsjahre:	
Abschreibungen für untergegangene Anlagen etc.	» 192,156. 61
Stand am 31. Dezember 1921	Fr. 12,419,482. 36

Davon entfallen:

auf die Linie Spiez-Brig	Fr. 9,793,544. 54
» » » Scherzligen-Bönigen	» 1,162,962. 04
» » » Münster-Lengnau	» 1,462,975. 78
Total wie oben	Fr. 12,419,482. 36

5. *Feste Anleihen.* Gemäss Amortisationsplan wurden zur Rückzahlung ausgelost:

55 Obligationen des Anleihens im I. Rang des Dampfschiffunternehmens à Fr. 1000. —	Fr.	55,000. —
353 Obligationen des Anleihens Frutigen-Brig I. Hypothek à Fr. 500.	»	176,500. —
Total	Fr.	231,500. —

Ebenso wie die Einlösung der verfallenen Coupons bleibt auch die Rückzahlung dieser Titel sistiert.

6. *Schwebende Schulden:*

a. Die noch nicht eingelösten verfallenen Titel und Coupons setzen sich wie folgt zusammen:

	Titel:	Coupons:
Obligationen-Anleihen Frutigen-Brig I. Hyp.	Fr. 963,000. —	Fr. 7,506,890. —
» » Spiez-Frutigen I. Hyp.		» 208,000. —
» » Scherzligen-Bönigen I. Hyp.		» 1,248,060. —
» » Münster-Lengnau I. Hyp.		» 6,032,010. —
» » Frutigen-Brig II. Hyp.		» 1,010,633. 44
» » Spiez-Frutigen II. Hyp.		» 643,500. —
» » Dampfschiff Thuner- und Brienzersee I. Hyp.	» 337,000. —	» 165,503. 75
Prioritätsaktien-Coupons		» 37,860. —
Zinse auf den ausgelosten aber nicht zurückbezahlten Obligationen		» 142,225. 63
Coupons		Fr. 16,994,682. 82
Titel	Fr. 1,300,000. —	» 1,300,000. —
Total verfallene Titel und Coupons		Fr. 18,294,682. 82

b. Nicht verfallene Ratenzinse.

In diesem Posten sind enthalten:

Obligationenzins Frutigen-Brig I. Hyp. pro rata 1. November bis 31. Dezember 1921	Fr.	186,913. 35
Obligationenzins Münster-Lengnau I. Hyp. pro rata 1. September bis 31. Dezember 1921	»	306,666. 65
Obligationenzins Dampfschiff Thuner- und Brienzersee pro rata 1. Oktober bis 31. Dezember 1921	»	4,346. 25
Total nicht verfallene Ratenzinse	Fr.	497,926. 25

c. Im Posten «Verschiedene Gläubiger» ist unter anderem eingeschlossen der vom Staat Bern gemäss Gesetz betreffend Beteiligung des Staates am Bau und Betrieb von Eisenbahnen vom 7. Juli 1912 bis jetzt geleistete Vorschuss von Fr. 11,260,213. 08 (inkl. Zins) aus der Zinsengarantie des 42 Millionen-Anleihens.

VI. Antrag an die Generalversammlung der Aktionäre.

Wir beehren uns, Ihnen zu beantragen:

Es seien der vorliegende Geschäftsbericht sowie die Rechnungen und Bilanz des Jahres 1921 zu genehmigen unter Entlastung der Gesellschaftsbehörden.

Bern, den 30. Juni 1922.

Der Direktor:
Kunz.

Namens des Verwaltungsrates,
Der Präsident:
Hirter.

Der Protokollführer:
Stauffer.

VII. Bericht der Kontrollstelle.

Die Unterzeichneten haben die Jahresrechnung der Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon pro 1921 geprüft, die Bilanz mit den Bucheintragungen verglichen und richtig befunden. Sie empfehlen demgemäss diese Rechnung und Bilanz der Generalversammlung zur Genehmigung unter entsprechender Entlastung der Gesellschaftsorgane.

Bern, den 5. Juli 1922.

Römer.
G. Jäggi.

Berner Alpenbahn-Gesellschaft

Bern-Lötschberg-Simplon.

VIII.

Rechnungen und Bilanz für 1921.

A[1]. Baurechnung für die Linie Frutigen-Brig.

	Stand am 31. Dez. 1920		Ausgaben im Jahr 1921		Rückerstattungen im Jahr 1921		Stand am 31. Dez. 1921	
I. Allgemeine Kosten	**16.666.874**	**20**	**16.877**	**35**	**1.991**	**05**	**16.681.760**	**50**
a. Verwaltung und Bauleitung	*3,396,343*	*56*	*16,877*	*35*	*1,991*	*05*	*3,411,229*	*86*
1. Gehalte, Taggelder und Reiseauslagen	2,719,691	55	15,944	55	1,991	05	2,733,645	05
2. Bureau- und Materialkosten	174,678	26	303	80	—	—	174,982	06
3. Mobiliar, Instrumente und Messgeräte	55,291	09	—	—	—	—	55,291	09
4. Miete und Unterhalt der Lokale	163,322	65	373	35	—	—	163,696	—
5. Allgemeine Rechtskosten und Gutachten	180,173	40	—		—	—	180,173	40
6. Verschiedenes	103,186	61	255	65	—	—	103,442	26
b. Verzinsung des Baukapitals	*13,270,530*	*64*	—	—	—	—	*13,270,530*	*64*
1. Aktienzinse	7,382,026	17	—	—	—	—	7,382,026	17
2. Obligationenzinse	5,787,412	04	—	—	—	—	5,787,412	04
3. Sonstige Zinse und Unkosten	101,092	43	—	—	—	—	101,092	43
II. Bahnanlage und feste Einrichtungen	**108,207,556**	**43**	**1,369,005**	**11**	**112,751**	**70**	**109,463,809**	**84**
a. Erwerb von Grund und Rechten	*2,033,240*	*08*	*55,520*	—	*3,030*	*20*	*2,085,729*	*88*
1. Gehalte, Reise-, Schätzungs- und Gerichtskosten	133,860	40	10,446	35	—	—	144,306	75
2. Entschädigungen aller Art	1,814,109	91	42,859	—	3,030	20	1,853,938	71
3. Katasterpläne und Vermarkung	77,797	35	2,100	05	—	—	79,897	40
4. Verschiedenes	7,472	42	114	60	—	—	7,587	02
b. Unterbau	*94,645,753*	*05*	*1,079,336*	*16*	*99,191*	*70*	*95,625,897*	*51*
1. Erdarbeiten, Mauern, Anpflanzungen, Entwässerungen etc.	13,876,812	74	115,884	63	2,203	96	13,990,493	41
2. Tunnels und Galerien	70,273,126	97	896,508	83	88,989	94	71,080,645	86
3. Brücken, Viadukte und Durchlässe	5,882,238	47	—	—	—	—	5,882,238	47
4. Bettung und Beschotterung der Geleise	693,882	29	6,211	15	—	—	700,093	44
5. Einbettung von Strassen, Wegen u. Vorplätzen	266,528	60	—	—	—	—	266,528	60
6. Fluss- und Uferbauten, Bergverbauungen	2,602,698	97	49,770	60	7,997	80	2,644,471	77
7. Verschiedenes	1,050,465	01	10,960	95	—	—	1,061,425	96
c. Oberbau	*4,869,315*	*24*	*17,475*	*75*	—	—	*4,886,790*	*99*
1. Schienenunterlagen (Schwellen der Geleise und der Weichen etc.)	1,204,156	72	5,674	83	—	—	1,209,831	55
2. Schienen und deren Befestigungsmittel	2,996,945	97	6,294	92	—	—	3,003,240	89
3. Weichen, Drehscheiben und Schiebebühnen (auch Geleisekreuzungen und Geleiseabschlüsse, sowie die Fundamente)	218,554	02	—	—	—	—	218,554	02
4. Legen des Oberbaues	444,545	31	5,058	80	—	—	449,604	11
5. Verschiedenes	5,113	22	447	20	—	—	5,560	42

	Stand am 31. Dez. 1920		Ausgaben im Jahr 1921		Rückerstattungen im Jahr 1921		Stand am 31. Dez. 1921	
d. Hochbau und mechanische Einrichtungen . . .	*3,629,935*	*08*	*190,314*	*39*	*8,871*	*41*	*3,811,378*	*06*
1. Verwaltungsgebäude und Wohnhäuser . . .	1,594,736	40	—	—	—	—	1,594,736	40
2. Gebäude für den allgemeinen Betriebsdienst .	1,668,319	13	182,578	44	5,746	27	1,845,151	30
3. Beleuchtungsanlagen im Freien	162,888	20	1,259	75	* 1,825	14	162,322	81
4. Wasserversorgung und Reinigungsanlagen im Freien	151,719	60	5,887	80	1,300	—	156,307	40
5. Hebekrahnen, Brückenwagen und Ladeprofil der Stationen	44,960	10	—	—	—	—	44,960	10
6. Maschinen und mechanische Einrichtungen der Werkstätten (ausgeschlossen die Werkstätten als Hilfsbetriebe)	5,340	05	—	—	—	—	5,340	05
7. Verschiedenes	1,971	60	588	40	—	—	2,560	—
e. Einrichtungen für die elektrische Zugsförderung .	*1,636,291*	*38*	*15,330*	*05*	*1,626*	*75*	*1,649,994*	*68*
1. Gebäude für den elektrischen Betrieb . . .	53,960	12	2,460	95	80	—	56,341	07
2. Ausrüstung der Unterwerke und Schaltposten	90,379	29	14	60	—	—	90,393	89
3. Leitungen über dem Bahnkörper	1,291,826	72	10,876	85	1,434	95	1,301,268	62
4. Kontaktschiene	—	—	—	—	—	—	—	—
5. Schienenverbinder	—	—	—	—	—	—	—	—
6. Speise-, Rück- und Uebertragungsleitungen .	23,298	15	1,977	65	111	80	25,164	—
7. *a)* Kosten des Probebetriebes	75,075	45	—	—	—	—	75,075	45
b) Verschiedenes	101,751	65	—	—	—	—	101,751	65
f. Telegraph, Signale und Sicherungsanlagen . . .	*1,393,021*	*60*	*11,028*	*76*	*31*	*64*	*1,404,018*	*72*
1. Telegraphen- und Telephonleitungen . . .	532,008	64	1,049	70	—	—	533,058	34
2. Signal- und Sicherungsanlagen	709,443	91	9,889	86	31	64	719,302	13
3. Orientierungs- und Ordnungszeichen . . .	8,305	61	55	20	—	—	8,360	81
4. Einfriedigung und Wegschranken	143,246	79	—	—	—	—	143,246	79
5. Verschiedenes	16	65	34	—	—	—	50	65
III. Rollmaterial	**5,458,812**	**50**	**60,006**	**90**	—	—	**5,518,819**	**40**
1. Dampf-Lokomotiven und Tender	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Elektrische Lokomotiven	2,733,716	85	60,006	90	—	—	2,793,723	75
3. Motor-Personenwagen	—	—	—	—	—	—	—	—
4. Personenwagen	1,753,663	26	—	—	—	—	1,753,663	26
5. Gepäckwagen	167,515	09	—	—	—	—	167,515	09
6. Güterwagen	577,839	50	—	—	—	—	577,839	50
7. Dienstwagen (auch Heizwagen)	226,077	80	—	—	—	—	226,077	80
IV. Mobiliar und Gerätschaften . .	**383,265**	**64**	**14,994**	**12**	**4,836**	**45**	**393,423**	**31**
1. Für die allgemeine Verwaltung	14,071	86	2,321	35	148	20	16,245	01
2. Für den Unterhalt und die Bewachung der Bahn	181,880	98	1,289	05	—	—	183,170	03
3. Für den Stationsdienst und die Zugsbegleitung	34,490	11	4,443	65	190	—	38,743	76
4. Für den Fahr- und Werkstättedienst . . .	152,822	69	* 6,940	07	4,498	25	155,264	51
	130,716,508	**77**	**1,460,883**	**48**	**119,579**	**20**	**132,057,813**	**05**
Abzüglich: Bundessubvention	6,000,000		—	—	—	—	6,000,000	—
Gesamt-Total	**124,716,508**	**77**	***1,460,883**	**48**	*** 119,579**	**20**	**126,057,813**	**05**

* Inklusive Fr. 1225. —. Uebertrag innerhalb der Rubriken der Baurechnung.

A². Baurechnung für die Linie Spiez-Frutigen.

	Stand am 31. Dez. 1920		Ausgaben im Jahr 1921		Rückerstattungen im Jahr 1921		Stand am 31. Dez. 1921	
I. Allgemeine Kosten	**517,783**	**24**	—	—	—	—	**517,783**	**24**
a. Verwaltung und Bauleitung	*275,659*	*75*	—	—	—	—	*275,659*	*75*
1. Gehalte, Taggelder und Reiseauslagen	247,196	59	—	—	—	—	247,196	59
2. Bureau- und Materialkosten	11,249	84	—	—	—	—	11,249	84
3. Mobiliar, Instrumente und Messgeräte	1,542	70	—	—	—	—	1,542	70
4. Miete und Unterhalt der Lokale	3,519	30	—	—	—	—	3,519	30
5. Allgemeine Rechtskosten und Gutachten	510	03	—	—	—	—	510	03
6. Verschiedenes	11,641	29	—	—	—	—	11,641	29
b. Verzinsung des Baukapitals	*242,123*	*49*	—	—	—	—	*242,123*	*49*
1. Aktienzinse	72,523	67	—	—	—	—	72,523	67
2. Obligationenzinse	168,028	27	—	—	—	—	168,028	27
3. Sonstige Zinse und Unkosten	1,571	55	—	—	—	—	1,571	55
II. Bahnanlage und feste Einrichtungen	**5,530,451**	**78**	**13,232**	**60**	**266**	**65**	**5,543,417**	**73**
a. Erwerb von Grund und Rechten	*479,764*	*54*	—	—	—	—	*479,764*	*54*
1. Gehalte, Reise-, Schätzungs- und Gerichtskosten	13,305	65	—	—	—	—	13,305	65
2. Entschädigungen aller Art	453,181	57	—	—	—	—	453,181	57
3. Katasterpläne und Vermarkung	6,942	60	—	—	—	—	6,942	60
4. Verschiedenes	6,334	72	—	—	—	—	6,334	72
b. Unterbau	*2,735,733*	*37*	*4,528*	*30*	*82*	*05*	*2,740,179*	*62*
1. Erdarbeiten, Mauern, Anpflanzungen, Entwässerungen etc.	593,802	71	—	—	—	—	593,802	71
2. Tunnels und Galerien	810,705	72	—	—	—	—	810,705	72
3. Brücken, Viadukte und Durchlässe	335,867	76	—	—	—	—	335,867	76
4. Bettung und Beschotterung der Geleise	103,883	48	—	—	—	—	103,883	48
5. Einbettung von Strassen, Wegen und Vorplätzen	83,036	46	—	—	—	—	83,036	46
6. Fluss- und Uferbauten und Bergverbauungen	807,974	45	4,528	30	82	05	812,420	70
7. Verschiedenes	462	79	—	—	—	—	462	79
c. Oberbau	*866,793*	*69*	—	—	—	—	*866,793*	*69*
1. Schienenunterlagen (Schwellen der Geleise und der Weichen etc.)	228,221	12	—	—	—	—	228,221	12
2. Schienen und deren Befestigungsmittel	423,268	49	—	—	—	—	423,268	49
3. Weichen, Drehscheiben und Schiebebühnen (auch Geleisekreuzungen und Geleiseabschlüsse, sowie die Fundamente)	162,291	56	—	—	—	—	162,291	56
4. Legen des Oberbaues	47,812	32	—	—	—	—	47,812	32
5. Verschiedenes	5,200	20	—	—	—	—	5,200	20

	Stand am 31. Dez. 1920		Ausgaben im Jahr 1921		Rückerstattungen im Jahr 1921		Stand am 31. Dez. 1921	
d. Hochbau und mechanische Einrichtungen . . .	*868,584*	*37*	*8,704*	*30*	*184*	*60*	*877,104*	*07*
1. Verwaltungsgebäude und Wohnhäuser . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Gebäude für den allgemeinen Betriebsdienst .	679,928	91	8,704	30	184	60	688,448	61
3. Beleuchtungsanlagen im Freien	8,325	62	—	—	—	—	8,325	62
4. Wasserversorgung und Reinigungsanlagen im Freien	34,845	25	—	—	—	—	34,845	25
5. Hebekrahnen, Brückenwagen und Ladeprofil der Stationen	7,758	98	—	—	—	—	7,758	98
6. Maschinen und mechanische Einrichtungen der Werkstätten (ausgeschlossen die Werkstätten als Hilfsbetriebe)	137,508	26	—	—	—	—	137,508	26
7. Verschiedenes	217	35	—	—	—	—	217	35
e. Einrichtungen für die elektrische Zugsförderung .	*446,178*	*32*	—	—	—	—	*446,178*	*32*
1. Gebäude für den elektrischen Betrieb . . .	25,297	45	—	—	—	—	25,297	45
2. Ausrüstung der Unterwerke und Schaltposten	39,468	40	—	—	—	—	39,468	40
3. Leitungen über dem Bahnkörper	363,803	14	—	—	—	—	363,803	14
4. Kontaktschiene	—	—	—	—	—	—	—	—
5. Schienenverbinder	—	—	—	—	—	—	—	—
6. Speise-, Rück- und Uebertragungsleitungen .	—	—	—	—	—	—	—	—
7. Kosten des Probebetriebes und Verschiedenes	17,609	33	—	—	—	—	17,609	33
f. Telegraph, Signale und Sicherungsanlagen . . .	*133,397*	*49*	—	—	—	—	*133,397*	*49*
1. Telegraphen- und Telephonleitungen . . .	43,874	46	—	—	—	—	43,874	46
2. Signal- und Sicherungsanlagen	51,183	69	—	—	—	—	51,183	69
3. Orientierungs- und Ordnungszeichen . . .	5,033	20	—	—	—	—	5,033	20
4. Einfriedigung und Wegschranken	32,691	94	—	—	—	—	32,691	94
5. Verschiedenes	614	20	—	—	—	—	614	20
III. Rollmaterial	**944,912**	**52**	—	—	**128,280**	**53**	**816,631**	**99**
1. Dampf-Lokomotiven und Tender	128,280	53	—	—	128 280	53	—	—
2. Elektrische Lokomotiven	190,433	22	—	—	—	—	190,433	22
3. Motor-Personenwagen	298,314	14	—	—	—	—	298,314	14
4. Personenwagen	190,550	68	—	—	—	—	190,550	68
5. Gepäckwagen	18,223	95	—	—	—	—	18,223	95
6. Güterwagen	115,410	—	—	—	—	—	115,410	—
7. Dienstwagen (auch Heizwagen)	3,700	—	—	—	—	—	3,700	—
IV. Mobiliar und Gerätschaften . .	**97,015**	**20**	**10,181**	**15**	**51**	**50**	**107,144**	**85**
1. Für die allgemeine Verwaltung	227	50	—	—	—	—	227	50
2. Für den Unterhalt und die Bewachung der Bahn	11,191	92	—	—	—	—	11,191	92
3. Für den Stationsdienst und die Zugsbegleitung	18,971	22	—	—	51	50	18,919	72
4. Für den Fahr- und Werkstättedienst . . .	66,624	56	10,181	15	—	—	76,805	71
Gesamt-Total	**7,090,162**	**74**	**23,413**	**75**	**128,598**	**68**	**6,984,977**	**81**

A³. Baurechnung für die Linie Scherzligen-Bönigen.

	Stand am 31. Dez. 1920		Ausgaben im Jahr 1921		Rückerstattungen im Jahr 1921		Stand am 31. Dez. 1921	
I. Allgemeine Kosten	**978,075**	**99**	—	—	—	—	**978,075**	**99**
a. Verwaltung und Bauleitung	526,763	91	—	—	—	—	526,763	91
b. Verzinsung des Baukapitals	451,312	08	—	—	—	—	451,312	08
II. Bahnanlage und feste Einrichtungen	**12,455,029**	**67**	**34,963**	**85**	**7,881**	**10**	**12,482,112**	**42**
a. Erwerb von Grund und Rechten	1,708,867	54	21,015	55	—	—	1,729,883	09
b. Unterbau	5,836,190	15	—	—	—	—	5,836,190	15
c. Oberbau	2,111,736	44	—	—	—	—	2,111,736	44
d. Hochbau und mechanische Einrichtungen	1,506,046	68	—	—	1,248	—	1,504,798	68
e. Einrichtungen für die elektrische Zugsförderung	621,532	92	13,948	30	6,633	10	628,848	12
f. Telegraph, Signale und Sicherungsanlagen	670,655	94	—	—	—	—	670,655	94
III. Rollmaterial	**2,302,339**	**27**	**22,100**	—	**150,324**	**40**	**2,174,114**	**87**
1. Dampf-Lokomotiven und Tender	635,541	33	—	—	131,294	80	504,246	53
2. Elektrische Lokomotiven	—	—	—	—	—	—	—	—
3. Motor-Personenwagen	—	—	—	—	—	—	—	—
4. Personenwagen	1,037,941	44	* 22,100	—	* 19,029	60	1,041,011	84
5. Gepäckwagen	153,654	50	—	—	—	—	153,654	50
6. Güterwagen	424,804	70	—	—	—	—	424,804	70
7. Dienstwagen	50,397	30	—	—	—	—	50,397	30
IV. Mobiliar und Gerätschaften	**198,426**	**53**	**5,820**	**35**	**5,684**	**85**	**198,562**	**03**
V. Hilfsbetriebe	**664,552**	**72**	**23,307**	**60**	—	—	**687,860**	**32**
a. Werkstätten: feste Einrichtungen	605,378	42	1,359	10	—	—	606,737	52
Mobiliar und Gerätschaften	59,174	30	21,948	50	—	—	81,122	80
Total	**16,598,424**	**18**	*** 86,191**	**80**	***163,890**	**35**	**16,520,725**	**63**

* Inklusive Fr. 18,593. 60. Uebertrag innerhalb der Rubriken der Baurechnung.

A⁴. Baurechnung für die Linie Münster-Lengnau.

	Stand am 31. Dez. 1920		Ausgaben im Jahr 1921		Rückerstattungen im Jahr 1921		Stand am 31. Dez. 1921	
I. Allgemeine Kosten	**1,274,149**	**52**	—	—	—	—	**1,274,149**	**52**
a. Verwaltung und Bauleitung	*638,811*	*28*	—	—	—	—	*638,811*	*28*
1. Gehalte, Taggelder und Reiseauslagen	548,079	67	—	—	—	—	548,079	67
2. Bureau- und Materialkosten	37,100	46	—	—	—	—	37,100	46
3. Mobiliar, Instrumente und Messgeräte	5,048	23	—	—	—	—	5,048	23
4. Miete und Unterhalt der Lokale	10,313	69	—	—	—	—	10,313	69
5. Allgemeine Rechtskosten und Gutachten	27,806	90	—	—	—	—	27,806	90
6. Verschiedenes	10,462	33	—	—	—	—	10,462	33
b. Verzinsung des Baukapitals	*635,338*	*24*	—	—	—	—	*635,338*	*24*
1. Aktienzinse	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Obligationenzinse	626,164	44	—	—	—	—	626,164	44
3. Sonstige Zinse und Unkosten	9,173	80	—	—	—	—	9,173	80
II. Bahnanlage und feste Einrichtungen	**22,756,003**	**37**	—	—	—	—	**22,756,003**	**37**
a. Erwerb von Grund und Rechten	*1,161,233*	*61*	—	—	—	—	*1,161,233*	*61*
1. Gehalte, Reise-, Schätzungs- und Gerichtskosten	70,246	73	—	—	—	—	70,246	73
2. Entschädigungen aller Art	1,081,004	93	—	—	—	—	1,081,004	93
3. Katasterpläne und Vermarkung	8,308	65	—	—	—	—	8,308	65
4. Verschiedenes	1,673	30	—	—	—	—	1,673	30
b. Unterbau	*20,290,990*	*97*	—	—	—	—	*20,290,990*	*97*
1. Erdarbeiten, Mauern, Anpflanzungen, Entwässerungen etc.	1,149,045	15	—	—	—	—	1,149,045	15
2. Tunnels und Galerien	17,004,097	46	—	—	—	—	17,004,097	46
3. Brücken, Viadukte und Durchlässe	1,085,119	05	—	—	—	—	1,085,119	05
4. Bettung und Beschotterung der Geleise	178,977	46	—	—	—	—	178,977	46
5. Einbettung von Strassen, Wegen und Vorplätzen	109,656	45	—	—	—	—	109,656	45
6. Fluss- und Uferbauten und Bergverbauungen	76,040	05	—	—	—	—	76,040	05
7. Verschiedenes	688,055	35	—	—	—	—	688,055	35
c. Oberbau	*675,619*	*65*	—	—	—	—	*675,619*	*65*
1. Schienenunterlagen (Schwellen der Geleise und der Weichen etc.)	222,637	36	—	—	—	—	222,637	36
2. Schienen und deren Befestigungsmittel	318,675	—	—	—	—	—	318,675	—
3. Weichen, Drehscheiben und Schiebebühnen (auch Geleisekreuzungen und Geleiseabschlüsse, sowie die Fundamente)	50,205	25	—	—	—	—	50,205	25
4. Legen des Oberbaues	76,885	69	—	—	—	—	76,885	69
5. Verschiedenes	7,216	35	—	—	—	—	7,216	35

	Stand am 31. Dez. 1920		Ausgaben im Jahr 1921		Rückerstattungen im Jahr 1921		Stand am 31. Dez. 1921	
d. Hochbau und mechanische Einrichtungen	*322,854*	*52*	—	—	—	—	*322,854*	*52*
1. Verwaltungsgebäude und Wohnhäuser	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Gebäude für den allgemeinen Betriebsdienst	283,705	46	—	—	—	—	283,705	46
3. Beleuchtungsanlagen im Freien	2,511	35	—	—	—	—	2,511	35
4. Wasserversorgung und Reinigungsanlagen im Freien	11,711	01	—	—	—	—	11,711	01
5. Hebekranen, Brückenwagen und Ladeprofile der Stationen	17,100	30	—	—	—	—	17,100	30
6. Maschinen und mechanische Einrichtungen der Werkstätten (ausgeschlossen die Werkstätten als Hilfsbetriebe)	—	—	—	—	—	—	—	—
7. Verschiedenes	7,826	40	—	—	—	—	7,826	40
e. Einrichtungen für die elektrische Zugsförderung	—	—	—	—	—	—	—	—
1. Gebäude für den elektrischen Betrieb	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Ausrüstung der Unterwerke und Schaltposten	—	—	—	—	—	—	—	—
3. Leitungen über dem Bahnkörper	—	—	—	—	—	—	—	—
4. Kontaktschiene	—	—	—	—	—	—	—	—
5. Schienenverbinder	—	—	—	—	—	—	—	—
6. Speise-, Rück- und Uebertragungsleitungen	—	—	—	—	—	—	—	—
7. Kosten des Probebetriebes und Verschiedenes	—	—	—	—	—	—	—	—
f. Telegraph, Signale und Sicherungsanlagen	*305,304*	*62*	—	—	—	—	*305,304*	*62*
1. Telegraphen- und Telephonleitungen	65,811	90	—	—	—	—	65,811	90
2. Signal- und Sicherungsanlagen	214,663	82	—	—	—	—	214,663	82
3. Orientierungs- und Ordnungszeichen	1,969	35	—	—	—	—	1,969	35
4. Einfriedigung und Wegschranken	20,759	55	—	—	—	—	20,759	55
5. Verschiedenes	2,100	—	—	—	—	—	2,100	—
III. Rollmaterial	**3,700**	—	—	—	—	—	**3,700**	—
1. Dampf-Lokomotiven und Tender	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Elektrische Lokomotiven	—	—	—	—	—	—	—	—
3. Motor-Personenwagen	—	—	—	—	—	—	—	—
4. Personenwagen	—	—	—	—	—	—	—	—
5. Gepäckwagen	—	—	—	—	—	—	—	—
6. Güterwagen	—	—	—	—	—	—	—	—
7. Dienstwagen (auch Heizwagen)	3,700	—	—	—	—	—	3,700	—
IV. Mobiliar und Gerätschaften	**21,739**	**55**	**30**	**80**	**11**	**80**	**21,758**	**55**
1. Für die allgemeine Verwaltung	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Für den Unterhalt und die Bewachung der Bahn	15,477	60	19	—	* 11	80	15,484	80
3. Für den Stationsdienst und die Zugsbegleitung	6,261	95	* 11	80	—	—	6,273	75
4. Für den Fahr- und Werkstättedienst	—	—	—	—	—	—	—	—

	Stand am 31. Dez. 1920		Ausgaben im Jahr 1921		Rückerstattungen im Jahr 1921		Stand am 31. Dez. 1921	
V. Hilfsbetriebe: Kraftwerk Grenchen	**245,526**	**05**	**489**	**70**	—	—	**246,015**	**75**
I. Allgemeine Kosten	**10,000**	—	—	—	—	—	**10,000**	—
a. Verwaltung und Bauleitung	10,000	—	—	—	—	—	10,000	—
b. Verzinsung des Baukapitals	—	—	—	—	—	—	—	—
II. Anlage des Werkes	**234,901**	**45**	—	—	—	—	**234,901**	**45**
a. Erwerb von Grund und Boden	*5,706*	*80*	—	—	—	—	*5,706*	*80*
1. Gehalte, Reise-, Schätzungs- und Gerichtskosten	644	10	—	—	—	—	644	10
2. Konzessionen und Rechte	884	60	—	—	—	—	884	60
3. Aenderungen an Nachbaranlagen, Schutzbauten in fremdem Gebiet	—	—	—	—	—	—	—	—
4. Grundstücke, Anlagen, Pflanzungen	4,178	10	—	—	—	—	4,178	10
b. Strassen, Brücken, Verbauungen auf eigenem Gebiet	*1,312*	—	—	—	—	—	*1,312*	—
c. Wasserleitungsanlagen (Staudämme, Wasserfassungen, Kanäle und Stollen, Druckleitungen [bis zum Abschluss vor den Turbinen], Schleusen, Fallen und mechan. Betätigungsvorrichtungen	*161,589*	*55*	—	—	—	—	*161,589*	*55*
d. Gebäude für den Betrieb (Maschinenhäuser, Wärterhäuser, Verwaltungsgebäude) *samt fester Ausstattung*	*22,636*	*95*	—	—	—	—	*22,636*	*95*
e. Wasserturbinen samt Zubehör	*9,483*	*10*	—	—	—	—	*9,483*	*10*
f. Andere Kraftmaschinen samt Zubehör	—	—	—	—	—	—	—	—
g. Elektrische Maschinen, Umformer und Kraftspeicher	*18,346*	*20*	—	—	—	—	*18,346*	*20*
h. Apparate und innere Leitungsanlage (samt elektrischer Beleuchtung und Werkstättenantrieb)	*15,694*	*75*	—	—	—	—	*15,694*	*75*
i. Verschiedenes	*132*	*10*	—	—	—	—	*132*	*10*
III. Mobiliar und Gerätschaften	**624**	**60**	**489**	**70**	—	—	**1,114**	**30**
Gesamt-Total	**24,301,118**	**49**	***520**	**50**	***11**	**80**	**24,301,627**	**19**

* Inklusive Fr. 11. 80. Uebertrag innerhalb der Rubriken der Baurechnung.

B. Betriebsrechnung.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Betriebseinnahmen.						
I. Aus dem Personenverkehr . . .			3,016,750	50		
II. Aus dem Gepäck-, Tier- und Güterverkehr.						
1. Vom Gepäck	252,525	46				
2. Von Tieren	163,661	64				
3. Von Gütern	8,441,983	96	8,858,171	06		
III. Aus dem Postverkehr.						
1. Für Poststücke über 5 kg	176,815	—				
2. Zuschuss für Poststücke, Personal und Postwagen	—	—				
3. Für besondere Dienstleistungen	—	—	176,815	—	12,051,736	56
IV. Verschiedene Einnahmen.						
A. Pacht- und Mietzinse.						
1. Für Bahnhöfe und Bahnstrecken	1,521	05				
2. Für Rollmaterial	109,684	04				
3. Für Gebäude, Lokale, Grundstücke u. dgl. . .	87,832	40	199,037	49		
B. Rohertrag von Hilfsbetrieben. (Werkstätte Bönigen und Kraftwerk Grenchen) .			284,089	90		
C. Verschiedenes			47,200	05	530,327	44
Total der Betriebseinnahmen					12,582,064	—

Betriebsausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Allgemeine Verwaltung.						
A. Personalkosten.						
1. *a.* Verwaltungsbehörden (Aktionärversammlung, Rechnungsrevisoren, Verwaltungsrat, Direktion) . . . . Fr. 21,112. 35						
b. Betriebsleitung . . . . » 7,509. 95	28,622	30				
2. Sekretariat, Kanzlei und Nebendienste	27,430	80				
3. Buchhaltung und Hauptkasse	19,728	80				
4. Einnahmenkontrolle und statistisches Bureau . .	137,668	60				
5. Tarif- und Frachtreklamationsbureau	58,727	50				
6. Telegraphisten der Zentralverwaltung	6,412	15				
7. Abwartpersonal der Zentralverwaltung	13,839	35				
	292,429	50				
Gemeinschaftskosten Brig	2,000	—	294,429	50		
B. Nebenkosten.						
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Porti etc. . . .	26,905	49				
2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Diensträume	5,475	40				
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars. . . .	1,644	49				
4. Verschiedenes	5,768	07	39,793	45	334,222	95
II. Unterhalt und Bewachung der Bahn.						
A. Personalkosten.						
1. Bahningenieure und deren Hilfspersonal . . .	54,466	75				
2. Bahnmeister und Gehilfen	45,556	99				
3. Bahnwärter, Schrankenwärter und Stellvertreter . .	190,708	99				
4. Wärtervorstände und Weichenwärter	49,003	24				
	339,735	97				
Gemeinschaftskosten Interlaken-Ost, Brig, Münster und Lengnau	4,820	55	344,556	52		
B. Nebenkosten.						
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Porti etc. . . .	5,978	71				
2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Diensträume	1,004	93				
3. Beleuchtung der Bahn	6,169	44				
4. Ergänzung und Unterhalt des Inventars. . .	14,049	93				
5. Verschiedenes	3,445	36				
	30,648	37				
Gemeinschaftskosten Brig, Münster und Lengnau . .	1,032	80	31,681	17		
C. Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen.						
a. Unterhalt der Bahnanlagen.						
1. Unterbau	243,388	20				
2. Oberbau	213,375	79				
3. Hochbau und mechanische Einrichtungen . . .	46,072	22				
4. Telegraph, Signale und Sicherungsanlagen . . .	64,503	11				
5. Räumung der Bahn von Schnee und Eis . . .	983	42				
Uebertrag	568,322	74	376,237	69	334,222	95

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Uebertrag	568,322	74	376,237	69	334,222	95
b. Erneuerung des Oberbaues	127,859	08				
	696,181	82				
Gemeinschaftskosten Scherzligen, Interlaken-Ost, Brig, Münster und Lengnau	23,126	02	719,307	84	1,095,545	53
III. Stationsdienst und Zugsbegleitung.						
A. Personalkosten.						
1. Leitung des Stations- und Zugsdienstes	60,811	60				
2. Bahnhof- und Stationspersonal	849,883	87				
3. Zugsbegleitungspersonal	767,094	03				
	1,677,789	50				
Gemeinschaftskosten Scherzligen, Interlaken-Ost, Brig, Münster und Lengnau	328,751	40	2,006,540	90		
B. Nebenkosten.						
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Porti etc.	39,484	89				
2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Diensträume, Beleuchtung der Bahnhöfe und Stationen .	57,523	61				
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars . . .	14,562	81				
4. Verbrauchsmaterialien für den Stationsdienst und Verschiedenes	7,368	43				
	118,939	74				
Gemeinschaftskosten Interlaken-Ost, Brig, Münster und Lengnau	38,898	10	157,837	84	2,164,378	74
IV. Fahr- und Werkstättedienst.						
A. Personalkosten.						
1. Leitung des Fahr- und Werkstättedienstes . . .	30,060	75				
2. Fahrpersonal	618,837	80				
3. Personal für Ausrüstung und Reinigung des Fahrmaterials	144,841	60				
4. Personal der Unterwerke und Schaltposten . . .	11,495	70				
	805,235	85				
Gemeinschaftskosten Brig, Münster und Lengnau . .	46,672	65	851,908	50		
Uebertrag			851,908	50	3,594,147	22

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Uebertrag			851,908	50	3,594,147	22
B. Nebenkosten.						
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Porti etc. . .	4,268	70				
2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Diensträume	5,924	81				
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars . . .	6,585	99				
4. Verschiedenes	551	37				
	17,330	87				
Gemeinschaftskosten Brig, Münster und Lengnau . .	3,000	—	20,330	87		
C. Material- und Kraftverbrauch des Rollmaterials.						
1. Brennmaterial	439,612	11				
2. Elektrische Kraft	556,046	25				
3. Schmiermaterial	48,012	42				
4. Beleuchtungsmaterial	40,281	06				
5. Reinigungs- und Desinfektionsmaterial, Wasser, Streusand und Verschiedenes	13,907	55				
	1,097,859	39				
Gemeinschaftskosten Brig, Münster und Lengnau . .	60,672	65	1,158,532	04		
D. Unterhalt und Erneuerung der mechanischen und elektrischen Einrichtungen.						
1. Maschinen und mechanische Einrichtungen der Werkstätten	—	—				
2. Gebäude für den elektrischen Betrieb	363	65				
3. Ausrüstung der Unterwerke und Schaltposten . .	11,988	32				
4. Stromleitungsanlagen	85,500	61				
	97,852	58				
Gemeinschaftskosten Brig und Interlaken-Ost . . .	10,000	—	107,852	58		
E. Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials.						
1. Dampflokomotiven und Tender	108,274	78				
2. Elektrische Lokomotiven	723,360	82				
3. Motor-Personenwagen	57,574	18				
4. Personenwagen	394,618	15				
5. Gepäckwagen	52,219	26				
6. Güterwagen	78,282	41				
7. Dienstwagen (auch Heizwagen)	24,106	59				
	1,438,436	19				
Gemeinschaftskosten Brig, Münster und Lengnau und Interlaken-Ost	56	40	1,438,482	59	3,577,106	58
Uebertrag					7,171,253	80

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Uebertrag					7,171,253	80
V. Verschiedene Ausgaben.						
A. Pacht- und Mietzinse.						
1. Für Bahnhöfe und Bahnstrecken	—	—				
2. Für Rollmaterial	242,308	69				
3. Für sonstige Objekte	6,182	70				
	248,491	39				
Gemeinschaftskosten Brig, Münster und Lengnau . .	59,952	45	308,443	84		
B. Verlust auf Hilfsbetrieben (Materialverwaltung)			5,214	57		
C. Sonstige Ausgaben.						
1. Gerichts- und Prozesskosten	2,543	93				
2. Feuerversicherungen und Entschädigungen . . .	29,699	97				
3. Unfallversicherungen und Entschädigungen . . .	113,154	68				
4. Andere Versicherungen und Transportentschädigungen	12,080	14				
5. Transportkosten infolge von Bahnunterbrechungen .	—	—				
6. Steuern und Abgaben	56,259	89				
7. Beiträge an Hilfskassen und Wohlfahrtseinrichtungen, Pensionen, Unterstützungen und Geschenke . .	332,693	97				
8. Reklame, Propaganda und Verschiedenes . . .	88,902	64				
	635,335	22				
Gemeinschaftskosten Interlaken-Ost, Brig, Münster und Lengnau	50,661	50	685,996	72	999,655	13
Total der Betriebsausgaben					8,170,908	93

Rechnungs-Abschluss.

			Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Total der Betriebseinnahmen			12,582,064	—	12,582,064	—
Total der Betriebsausgaben mit Erneuerungskosten (Fr. 129,691. 18)			8,170,908	93	—	—
Total der Betriebsausgaben ohne Erneuerungskosten . .			—	—	8,041,217	75
Ueberschuss der Einnahmen			4,411,155	07	4,540,846	25

C. Gewinn- und Verlustrechnung

Einnahmen.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1. Ueberschuss der Betriebseinnahmen			4,411,155	07
2. Ertrag der Wertbestände und Guthaben			147,409	86
3. Zuschüsse aus den Spezialfonds:				
a. aus dem Erneuerungsfonds Scherzligen-Bönigen und Spiez-Brig	124,158	29		
b. Entnahme der Einlagen für verkaufte Dampflokomotiven	49,519	85		
c. aus dem Erneuerungsfonds Münster-Lengnau . . .	5,532	89	179,211	03
4. Passivsaldo			24,136,454	52
			28,874,230	48

für das Jahr 1921.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Ausgaben.				
1. Passivsaldo vom Vorjahr			21,747,570	90
2. Verzinsung der festen Anleihen:				
4 % Anleihen I. Hyp. Frutigen-Brig	1,127,363	35		
4 % » I. » Spiez-Frutigen	32,000	—		
4 % » I. » Scherzligen-Bönigen . . .	192,000	—		
4 % » I. » Münster-Lengnau	920,000	—		
4 % » II. » Frutigen-Brig	1,680,000	—		
$4^1/_2$ % » II. » Spiez-Frutigen	99,000	—		
$4^1/_2$ % » II. » Scherzligen-Bönigen	585,000	—		
$4-4^1/_4$ % » I. » Dampfschiffunternehmen . .	19,136	25	4,654,499	60
3. Verzinsung der schwebenden Schulden			1,239,561	16
4. Finanzunkosten, Kursverluste, Gebühren etc. . . .			155,021	65
5. Verlust auf dem Betrieb von Nebengeschäften:				
Ueberschuss der Betriebsausgaben der Dampfschiffahrt Thuner- und Brienzersee			262,576	43
6. Einlagen in die Spezialfonds:				
a. Einlage in den Erneuerungsfonds Scherzligen-Bönigen und Spiez-Brig	280,000	—		
b. Einlage in den Erneuerungsfonds Münster-Lengnau . .	32,000	—		
c. Einlage in den Erneuerungsfonds für die Werkstätten .	10,266	30		
d. Einlage in den Erneuerungsfonds für das Kraft- und Pumpwerk Grenchen	1,103	71		
e. Einlage in den Erneuerungsfonds für den Dampfschiffbetrieb	50,000	—		
f. Einlage in den Uferschutz- und Schwellenfonds . . .	6,000	—	379,370	01
7. Sonstige Ausgaben:				
a. Nachzahlung an S. B. B. für Mitbenützung des Bahnhofes Brig pro 1913—1920	350,000	—		
b. Kosten betreffend Nachlassvertrag etc.	2,713	95		
c. Mindererlös für verkaufte Dampflokomotiven inkl. Instandstellungskosten	82,916	78	435,630	73
			28,874,230	48

D. Bilanz auf

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Aktiven.				
1. Baukonto der Bahn:				
a. Baukonto Frutigen-Brig . . . Fr. 132,057,813. 05				
abzüglich Bundessubvention . » 6,000,000. —	126,057,813	05		
b. Baukonto Spiez-Frutigen	6,984,977	81		
c. Baukonto Scherzligen-Bönigen	16,520,725	63		
d. Baukonto Münster-Lengnau	24,301,627	19	173,865,143	68
2. Unvollendete Bauobjekte			4,075,373	98
3. Verwendungen auf Nebengeschäfte:				
Dampfschiffahrt Thuner- und Brienzersee			3,789,449	77
4. Zu tilgende Verwendungen			12,419,482	36
5. Wertbestände und Guthaben:				
a. Kasse	35,840	43		
b. Bankguthaben	3,581,265	60		
c. Wertschriften	442,447	60		
d. Verschiedene Schuldner	2,519,990	93	6,579,544	56
6. Entbehrliche Liegenschaften			166,449	95
7. Materialvorräte und Ersatzstücke			2,173,665	02
8. Passiv-Saldo der Gewinn- und Verlustrechnung . . .			24,136,454	52
			227,205,563	84

31. Dezember 1921.

Passiven.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1. Gesellschaftskapital:				
a. 54,560 Stammaktien à Fr. 500	27,280,000	—		
b. 76,640 Prioritätsaktien à Fr. 500	38,320,000	—	65,600,000	—
2. Feste Anleihen:				
a. 4 % Anleihen I. Rang Frutigen-Brig vom 1. Nov. 1906	28,037,000	—		
b. 4 % » I. » Spiez-Frutigen vom 1. Mai 1901	800,000	—		
c. 4 % » I. » Scherzligen-Bönigen v. 1. Januar 1901	4,800,000	—		
d. 4 % » I. » Münster-Lengnau v. 2. Dez. 1911	23,000,000	—		
e. 4 % » II. » Frutigen-Brig v. 10. Juli 1912	42,000,000	—		
f. 4½ % » II. » Spiez-Frutigen v. 1. Febr. 1915	2,200,000	—		
g. 4½ % » II. » Scherzligen-Bönigen vom 1. Okt. 1913	13,000,000	—		
h. 4¼–4 % » I. » Dampfschiffunternehmen Th. u. Br.-See vom 1. Oktober 1891/1. April 1893	410,000	—	114,247,000	—
3. Grundpfändlich versicherte Schulden:				
a. Pfandbriefe auf dem Verwaltungsgebäude Genfergasse	1,200,000	—		
b. Pfandbrief auf der Ländtebesitzung Oberhofen . .	29,052	70	1,229,052	70
4. Subventionen:				
Bundessubvention à fonds perdu: pro memoria Fr. 6,000,000. —			—	—
5. Schwebende Schulden:				
a. Verfallene Titel und Coupons	18,294,682	82		
b. Nicht verfallene Ratenzinse	497,926	25		
c. Guthaben der Unterstützungskassen	442,824	—		
d. Verschiedene Gläubiger	23,116,397	85	42,351,830	92
6. Spezialfonds:				
a. Erneuerungsfonds Scherzligen-Bönigen und Spiez-Brig	2,028,821	25		
b. » Münster-Lengnau	188,659	14		
c. » für die Werkstätten	90,732	31		
d. » für d. Kraft- u. Pumpwerk Grenchen	16,689	49		
e. » für den Dampfschiffbetrieb . . .	1,347,258	03		
f. Uferschutz- und Schwellenfonds	105,520	—	3,777,680	22
			227,205,563	84

E. Spezialrechnungen.

1. Erneuerungsfonds.

		Fr.	Cts.
a. Erneuerungsfonds Scherzligen-Bönigen und Spiez-Brig.			
Einnahmen.			
Bestand am 1. Januar 1921		1,922,499	39
Einlage pro 1921 (approximativ)		280,000	—
		2,202,499	39
Ausgaben.			
Entnahmen pro 1921:			
a. Für Erneuerung des Oberbaues:			
Materialkosten	Fr. 129,642. 67		
Arbeitslöhne 10 %	» 12,964. 26		
	Fr. 142,606. 93		
Abzüglich Altmaterialwerte	» 20,280. 74	122,326	19
b. Für Erneuerung des Rollmaterials		—	—
c. Für Mobiliar und Gerätschaften:			
Rubr. II B 4	Fr. 1,113. 90		
Rubr. III B 3	» 675. —		
Rubr. IV B 3	» 43. 20	1,832	10
		124,158	29
Entnahme der Einlagen für verkaufte Dampflokomotiven		49,519	85
		173,678	14
Bestand am 31. Dezember 1921		2,028,821	25
b. Erneuerungsfonds Münster-Lengnau.			
Einnahmen.			
Bestand am 1. Januar 1921		162,192	03
Einlage für das Jahr 1921 (approximativ)		32,000	—
		194,192	03
Ausgaben.			
Entnahme pro 1921:			
Für Erneuerung des Oberbaues:			
Materialkosten	Fr. 5,257. 15		
Arbeitslöhne 10 %	» 525. 71		
	Fr. 5,782. 86		
Abzüglich Altmaterialwerte	» 249. 97	5,532	89
Für Mobiliar und Gerätschaften:			
Rubr. II B 4		—	—
		5,532	89
Bestand am 31. Dezember 1921		188,659	14

c. Erneuerungsfonds für die Werkstätten.

Einnahmen.

		Fr.	Cts.
Bestand am 1. Januar 1921		80,466	01
Einlage pro 1921:			
a. Maschinen und mech. Einrichtungen: 2,5 % auf Fr. 297,626. —	Fr. 7,440. 65		
b. Mobiliar und Gerätschaften: 2,5 % auf Fr. 113,026. —	» 2,825. 65	10,266	30
Bestand am 31. Dezember 1921		90,732	31

d. Erneuerungsfonds für das Kraft- und Pumpwerk Grenchen.

Einnahmen.

	Fr.	Cts.
Bestand am 1. Januar 1921	15,585	78
Einlage für das Jahr 1921	1,103	71
Bestand am 31. Dezember 1921	16,689	49

e. Erneuerungsfonds für den Dampfschiffbetrieb.

Einnahmen.

	Fr.	Cts.
Bestand am 1. Januar 1921	1,297,258	03
Einlage für das Jahr 1921	50,000	—
Bestand am 31. Dezember 1921	1,347,258	03

f. Uferschutz- und Schwellenfonds.

Einnahmen.

	Fr.	Cts.
Bestand am 1. Januar 1921	99,520	—
Einlage für das Jahr 1921	6,000	—
Bestand am 31. Dezember 1921	105,520	—

2. Betriebsrechnung der Materialverwaltung pro 1921. (Hilfsbetrieb.)

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.				
Zuschläge auf Verbrauchsmaterialien			106,502	44
Verschiedene Einnahmen: Zinse, Erlöse aus Gebinden, Altmaterial etc.			1,250	45
Total der Einnahmen			107,752	89
Ausgaben.				
Betriebskosten:				
A. Personal:				
Gehalte, Taglöhne, Leistungen von Betriebsstellen, Reiseentschädigungen, Dienstkleider etc.			95,353	30
B. Nebenkosten:				
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Porti etc. . . .	2,408	26		
2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Diensträume	535	15		
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	2,169	50		
4. Miete und Unterhalt der Diensträume und Magazine .	1,500	—		
5. Unfallversicherungsprämien und Verschiedenes (Beiträge in die Hilfskassen etc.)	11,001	25	17,614	16
Total der Ausgaben			112,967	46
Rechnungsabschluss.				
Total der Einnahmen			107,752	89
Total der Ausgaben			112,967	46
Ueberschuss der Ausgaben (Uebertrag auf Betriebsausgaben, Rubr. V. B)			5,214	57

3. Rechnung des Werkstättebetriebes pro 1921. (Hilfsbetrieb.)

Werkstätte Bönigen.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.				
I. Arbeitsleistungen, inkl. Material:				
a. für die Betriebsstellen, inkl. die mitbetriebenen Linien	2,111,120	35		
b. für die Baurechnung, die Hilfs- und Nebengeschäfte .	84,506	20		
c. für Dritte	9,416	70	2,205,043	25
II. Verkauf von Altmaterial			7,606	45
Total der Einnahmen			2,212,649	70
Ausgaben.				
I. Produktionskosten:				
a. Arbeitslöhne, Reiseentschädigungen, Dienstkleider etc.	1,121,401	15		
b. Verbrauchsmaterialien und Reservestücke	401,694	58	1,523,095	73
II. Unterhalt und Erneuerung:				
a. Anlagen, Gebäude und feste Einrichtungen . .	5,241	81		
b. Mechanische Einrichtungen, Werkzeuge und Mobiliar:				
1. Ergänzung und Unterhalt . . . Fr. 51,948. 49				
2. Abschreibung ausrangierter Objekte . » —.—	51,948	49	57,190	30
III. Verschiedene Ausgaben:				
a. Bureau- und Aufsichtspersonal	53,795	35		
b. Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Porti etc. . . .	1,767	95		
c. Beleuchtung, Heizung und Reinigung	63,748	70		
d. Konsummaterialien für den Werkstättebetrieb (Kohlen, Oel, Putzfäden etc.)	30,936	14		
e. Betriebskraft	16,580	05		
f. Unfallentschädigungen und Unfallversicherungsprämien	32,208	45		
g. Verschiedenes (Beiträge in die Hilfskassen, Feuerversicherungen, Modelle etc.)	158,769	95	357,806	59
IV. Kapitalverzinsung:				
a. Verzinsung à 4 % der eigenen Kapitalien (inkl. Nebenwerkstätten)	53,476	40		
b. Entschädigung an die B. N. für Benützung der Werkstätteanlagen in Ausserholligen	3,463	75	56,940	15
V. Einlage in den Erneuerungsfonds:				
a. Für die maschinellen Anlagen	7,440	65		
b. Für Mobiliar und Gerätschaften	2,825	65		
	10,266	30		
c. Entschädigung an die B. N. für ihre Einlagen in den Erneuerungsfonds:				
1. Für die maschinellen Anlagen . . . Fr. 421. 50				
2. Für Mobiliar und Gerätschaften . . » 679. 47	1,100	97	11,367	27
Total der Ausgaben			2,006,400	04
Rechnungsabschluss.				
Einnahmen			2,212,649	70
Ausgaben			2,006,400	04
Netto-Ertrag			206,249	66
zuzüglich: Kapitalverzinsung			53,476	40
Einlage in den Erneuerungsfonds			10,266	30
Roh-Ertrag (Uebertrag auf Betriebseinnahmen Rubr. IV B.) .			269,992	36

4. Rechnung des Kraft- und Pumpwerkes Grenchen pro 1921. (Hilfsbetrieb.)

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.				
I. Abgabe von Energie:				
a. für die Tunnelventilation	43,964	—		
b. an Dritte	2,711	05	46,675	05
II. Arbeitsleistungen (an Betriebsstellen und Dritte) . . .			11,183	85
III. Verschiedene Einnahmen			5	95
Total der Einnahmen			57,864	85
Ausgaben.				
I. Personal:				
Arbeitslöhne, Reiseentschädigungen, Dienstkleider etc. .			19,887	90
II. Unterhalt und kleiner Ersatz:				
a. Anlagen, Gebäude und feste Einrichtungen . . .	2	80		
b. Mechanische und elektrische Einrichtungen, Mobiliar .	76	65	79	45
III. Verschiedene Ausgaben:				
a. Bureaukosten, Beleuchtung, Heizung und Reinigung .	321	51		
b. Konsummaterial für den Kraftwerkbetrieb	1,292	15		
c. Energieabgabe durch Dritte	19,142	95		
d. Unfallentschädigungen und Unfallversicherungsprämien	526	10		
e. Verschiedenes (Beiträge in die Hilfskassen etc.) . .	2,517	25	23,799	96
IV. Einlage in den Erneuerungsfonds:				
Für die maschinellen Anlagen, Mobiliar und Gerätschaften			1,103	71
V. Kapitalverzinsung			12,276	30
Total der Ausgaben			57,147	32
Rechnungsabschluss.				
Einnahmen			57,864	85
Ausgaben			57,147	32
Netto-Ertrag			717	53
zuzüglich: Einlage in den Erneuerungsfonds			1,103	71
Kapitalverzinsung			12,276	30
Roh-Ertrag (Uebertrag auf Betriebseinnahmen, Rubr. IV. B)			14,097	54

5. Dampfschiffbetrieb Thuner- und Brienzersee.

Betriebsrechnung.

	Thunersee Fr.	Cts.	Brienzersee Fr.	Cts.	Beide Seen zusammen Fr.	Cts.	TOTAL Fr.	Cts.
Einnahmen.								
1. Transport-Einnahmen:								
Personentransport	426,774	50	99,933	09	526,707	59		
Gepäcktransport	1,652	74	917	78	2,570	52		
Tier- und Gütertransport	10,243	34	3,790	81	14,034	15		
Posttransport	—	—	4,200	—	4,200			
	438,670	58	108,841	68	547,512	26		
2. Verschiedene Einnahmen:								
Pacht- und Mietzinse, Ertrag der Schiffsrestauration etc.	6,755	55	1,838	65	8,594	20		
Gesamt-Einnahmen	445,426	13	110,680	33	556,106	46		
Ausgaben.								
1. Zentralverwaltung:								
a. Besoldungen des Personals					22,570	60		
b. Nebenkosten: Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Inserate etc.					7,270	10	29,840	70
2. Betriebspersonal:								
a. Besoldungen des Fahr- u. Stationspersonals	132,048	55	68,226	30	200,274	85		
b. Uniformierungskosten des Fahr- und Stationspersonals					5,966	60	206,241	45
3. Materialverbrauch für den Schiffsbetrieb:								
a. Brennmaterial	131,594	60	58,420	29	190,014	89		
b. Beleuchtungsmaterial	192	12	121	65	313	77		
c. Schmiermaterial	6,149	10	2,137	03	8,286	13		
d. Putzmaterial	839	72	265	72	1,105	44		
e. Diverse Materialien (Bureaubedürfnisse, Drucksachen etc.)	2,859	29	637	46	3,496	75	203,216	98
4. Unterhalt der Schiffe samt Zubehörden, Stationen und Liegenschaften:								
a. Besoldungen des Werftepersonals	146,905	80	121,625	95	268,531	75		
b. Materialkosten für die Dampfboote	12,472	11	2,789	70	15,261	81		
c. Verbrauchsmaterialien für d. Werftbetrieb	2,722	64	1,551	45	4,274	09		
d. Materialien für die Stationen und Liegenschaften	2,062	70	485	50	2,548	20	290,615	85
Uebertrag							729,914	98

	Thunersee		Brienzersee		Beide Seen zusammen		TOTAL	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Uebertrag							729,914	98
5. Verschiedene Ausgaben:								
a. Pacht- und Mietzinse	955	—	900	—	1,855	—		
b. Feuer- und Cascoversicherungen und Entschädigungen					7,340	57		
c. Unfallversicherungen und Entschädigungen					13,062	82		
d. Andere Versicherungen, Transportentschädigungen					64	81		
e. Steuern und Abgaben					2,503	98		
f. Beiträge an die Hilfskassen etc. . . .					61,620	50		
g. Reklame, Propaganda und Verschiedenes					2,320	23	88,767	91
Gesamt-Ausgaben							818,682	89

Rechnungs-Abschluss.

	Fr.	Cts.
Total der Einnahmen	556,106	46
Total der Ausgaben	818,682	89
Ueberschuss der Ausgaben	262,576	43

F. Kapitalnachweis.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen				
1. Erlöse und Rückerstattungen:				
a. Rückerstattungen auf Baukonto	392,249	63		
b. Rückerstattungen auf unvollendeten Bauobjekten . .	355,740	25		
c. Rückerstattungen auf zu tilgenden Verwendungen . .	—	—	747,989	88
2. Uebertrag vom Konto unvollendeter Bauobjekte auf Baukonto			1,551,179	13
3. Passivsaldo-Vortrag			13,073,397	09
Total der Einnahmen			15,372,566	10
Ausgaben.				
1. Passivsaldo vom Vorjahr			10,087,269	60
2. Rückzahlung von Kapitalien (für die Rückzahlung ausgelost):				
55 Obligationen Dampfschiffahrt Th. und Br.-See (1. Okt. 1921)	55,000	—		
353 Obligationen I. Hypothek Frutigen-Brig (1. Nov. 1921) .	176,500	—		
Rückzahlung auf Pfandbrief auf die Ländtebesitzung Oberhofen	332	30	231,832	30
3. Ausgaben auf Baukonto			1,551,179	13
4. Ausgaben für unvollendete Bauobjekte			3,307,900	26
5. Verwendungen auf Nebengeschäfte:				
Dampfschiffahrt Thuner- und Brienzersee			2,228	20
6. Zu tilgende Verwendungen			192,156	61
Total der Ausgaben			15,372,566	10

Berner Alpenbahn-Gesellschaft

Bern-Lötschberg-Simplon.

IX.

Beilagen

zum

Geschäftsbericht für 1921.

A. Jahresrechnung und Bilanz der Pensions- und Hilfskasse für die Beamten und Angestellten der Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon und Bern-Neuenburg-Bahn

auf 31. Dezember 1921.

I. Jahresrechnung pro 1921.

A. Einnahmen.

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1. Beiträge der Mitglieder:					
a. Eintrittsgelder		5,083	20		
b. Nachzahlungen:					
nach Art. 1 der Statuten (Uebertritte von bei der Hilfskasse für die ständigen Arbeiter Versicherten zur Pensions- und Hilfskasse)	Fr. 34,336. 50				
nach Art. 1, Abs. 7, der Statuten	» —. —				
» » 1, » 8, » »	» 1,125. —				
» » 12 der Statuten	» 417. —				
» alten Statuten	» 609. 55	36,488	05		
c. Beiträge von Gehaltserhöhungen		105,191	—		
d. » » » auf den Uebergangszulagen		69,134	—		
e. Regelmässige Beiträge		246,800	50		
f. Einlagen der Sparkassenmitglieder (nach Art. 50 der Statuten)	Fr. 1,234. 20				
Zinse à 3½ %	» 297. 55	1,531	75	464,228	50
2. Beiträge der Gesellschaften:					
a. Eintrittsgelder		5,083	20		
b. Nachzahlungen:					
nach Art. 1 der Statuten (Uebertritte von bei der Hilfskasse für die ständigen Arbeiter Versicherten zur Pensions- und Hilfskasse)	Fr. 46,021. 85				
nach Art. 1, Abs. 7, der Statuten	» —. —				
» » 1, » 8, » »	» 1,575. —				
» alten Statuten	» 653. 10	48,249	95		
c. Beiträge von Gehaltserhöhungen		131,374	10		
d. » » » auf den Uebergangszulagen		86,417	20		
e. Regelmässige Beiträge		345,155	60		
f. Ersatz der gemäss Art. 43 ausfallenden ordentlichen Mitgliederbeiträge		209	50		
g. Einlagen in die Sparkasse (Art. 50 der Statuten)	Fr. 1,728. 60				
Zinse à 3½ %	» 420. 40	2,149	—	618,638	55
3. Verschiedene Einnahmen:					
a. Kapitalzinse		272,073	11		
b. Kursgewinne auf Wertschriften		232,837	50		
c. Verschiedenes (Bussengelder, Erlöse von Fundgegenständen etc.)		6,470	93	511,381	54
Total				1,594,248	59

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
B. Ausgaben.				
1. Pensionen:				
a. an Invalide	77,410	95		
b. an Witwen und Waisen	32,522	–	109,932	95
2. Entschädigungen für Gehaltsausfall bei vorübergehender Arbeitsunfähigkeit			2,675	70
3. Kurkosten gemäss Art. 36			1,139	—
4. Abfindungen gemäss Art. 29			4,686	90
5. Abgangsentschädigungen an austretende Mitglieder gemäss Art. 12			13,248	15
6. Sterbegeld (Art. 38)			250	—
7. Verzinsung des Guthabens der Sparkassenmitglieder			717	95
8. Verschiedene Ausgaben:				
a. Kursverluste auf Wertschriften	—	—		
b. Steuern etc.	22,331	75	22,331	75
Total			154,982	40
C. Ueberschuss der Einnahmen			**1,439,266**	**19**

II. Kapitalrechnung.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
a. Reservebestand am Anfang des Jahres 1921	4,508,461	96		
Guthaben der Sparkassenmitglieder am Anfang des Jahres 1921	19,124	60	4,527,586	56
b. Ueberschuss der Einnahmen pro 1921			1,439,266	19
c. Reservebestand am Ende des Jahres 1921	5,944,047	40		
d. Guthaben der Sparkassenmitglieder am Ende des Jahres 1921	22,805	35	5,966,852	75

III. Bilanz.

	Kurswert in % bei Ankauf	Kurswert in % eingestellt	Nominalwert		Ankaufswert		Bilanzwert	
	Fr.	Fr.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Aktiven.								
1. Wertschriften:								
a. Kassascheine.								
78 St. $4^3/_4$ % Kantonalbank von Bern	100	100	362,000	—	362,000	—	362,000	—
66 » 5 % » » »	100	100	290,000	—	290,000	—	290,000	—
168 » $5^1/_2$ % » » »	100	100	832,000	—	832,000	—	832,000	—
89 » $4^3/_4$ % Hypothekarkasse des Kantons Bern	100	100	502,000	—	502,000	—	502,000	—
58 » $5^1/_2$ % » » » »	100	100	290,000	—	290,000	—	290,000	—
100 » 6 % Kanton Bern	100	100	500,000	—	500,000	—	500,000	—
b. Obligationen.								
26 St. $4^3/_4$ % Hypothekarkasse des Kantons Bern	100	89	130,000	—	130,000	—	115,700	—
115 » $4^3/_4$ % » » » »	99	89	115,000	—	113,850	—	102,350	—
239 » 3 % Kanton Bern 1895	83,85	68,5	119,500	—	100,200	75	81,857	50
80 » 3 % » » 1895	71,4	68,5	40,000	—	28,560	—	27,400	—
32 » 3 % » » 1895	71,5	68,5	16,000	—	11,440	—	10,960	—
28 » 3 % » » 1895	71,25	68,5	14,000	—	9,975	—	9,590	—
76 » 3 % » » 1895	70,75	68,5	38,000	—	26,885	—	26,030	—
32 » $3^1/_2$ % » » 1899	72	72	16,000	—	11,520	—	11,520	—
90 » $3^1/_2$ % » » 1900	74,8	67,5	45,000	—	33,660	—	30,375	—
30 » 4 % » » 1911	100	75	30,000	—	30,000	—	22,500	—
40 » 4 % » » 1911	82,9	75	40,000	—	33,160	—	30,000	—
30 » 4 % » » 1911	82,6	75	30,000	—	24,780	—	22,500	—
200 » $4^3/_4$ % » » 1915	99,4	85,5	200,000	—	198,800	—	171,000	—
100 » $4^3/_4$ % » » 1915	99,5	85,5	100,000	—	99,500	—	85,500	—
300 » 5 % » » 1919	97	94,5	300,000	—	291,000	—	283,500	—
700 » $5^1/_2$ % » » 1921	100	100	700,000	—	700,000	—	700,000	—
50 » 4 % Eidg. Anleihe 1913	89,5	85	25,000	—	22,375	—	21,250	—
50 » 4 % » » 1913	89,75	85	25,000	—	22,437	50	21,250	—
55 » 5 % II. Eidg. Mobilisationsanleihe 1914 .	101	96	55,000	—	55,550	—	52,800	—
30 » $4^1/_2$ % V. » » 1916 .	97,85	95,5	150,000	—	146,775	—	143,250	—
30 » 4 % Schweiz. Bundesbahnen 1912/14 .	84,1	75,5	30,000	—	25,230	—	22,650	—
40 » 6 % Kanton Neuenburg 1921	99	99	200,000	—	198,000	—	198,000	—
60 » $4^1/_4$ % Bern. Kraftwerke 1912	93,4	89,5	60,000	—	56,040	—	53,700	—
300 » 5 % » » 1919	96,5	93	300,000	—	289,500	—	279,000	—
50 » 4 % Stadt Bern 1910	100,5	70	50,000	—	50,250	—	35,000	—
169 » $3^3/_4$ % Einwohnergemeinde Interlaken 1904	98,65	50	169,000	—	166,718	50	84,500	—
1 Pfandbrief (Hypothekarschuldnerin B. L. S.) $4^3/_4$ % . . .	100	100	17,500	—	17,500	—	17,500	—
			5,791,000	—	5,669,706	75	5,435,682	50
2. Diverse Debitoren:								
a. Guthaben bei der Kantonalbank von Bern					83,825	50		
b. » bei der Berner Alpenbahn-Gesellschaft B. L. S.					360,844	45		
c. Noch nicht verfallene Zinsen auf Wertschriften					86,500	30	531,170	25
							5,966,852	75
Passiven.								
1. Deckungskapital							5,851,786	01
2. Guthaben der Sparkassenmitglieder							22,805	35
3. Ueberschuss der Aktiven pro 31. Dezember 1916							92,261	39
							5,966,852	75

IV. Mitgliederbestand auf 31. Dezember 1921.

1. Beitragspflichtige Mitglieder (wovon 4 der Sparkasse angehören) . .	807
2. Unterstützte Mitglieder:	
a. vorübergehend unterstützte Mitglieder (Art. 35, Ziffer 1) . . .	4
b. pensionierte Invalide	41
c. » Witwen	30
d. » Waisen	53

B. Jahresrechnung und Bilanz der Kranken- und Hilfskasse

für die ständigen Arbeiter der Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon und Bern-Neuenburg-Bahn

auf 31. Dezember 1921.

a. Krankenversicherung.

			Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Jahresrechnung für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 1921.						
Einnahmen.						
1. Krankenkassenauflage:						
a. der Mitglieder, Art. 38a			77,686	50		
b. der Gesellschaften, Art. 36a			25,895	65		
2. Ordnungsbussen			362	40		
3. Kapitalzinse			5,574	30		
4. Entnahme aus dem Spezialfonds für ausserordentliche Unterstützungen			383	50		
5. Verschiedene Einnahmen: Geschenke, Legate, Kursgewinne etc.			5,750	—		
Total					115,652	35
Ausgaben.						
1. Entschädigung für Lohnausfall (Krankengeld), Art. 13—20			48,039	55		
2. Aerztliche Behandlung, Art. 21—23			10,741	85		
3. Beitrag an die Entbindungskosten, Art. 27			125	—		
4. Spitalverpflegung, Art. 24			919	85		
5. Heilmittel, Art. 25			3,449	—		
6. Optische und orthopädische Apparate, Art. 26			601	80		
7. Kuren, Art. 27			192	—		
8. Sterbegeld, Art. 28			440	—		
9. Verzinsung des Spezialfonds für ausserordentliche Unterstützungen, Art. 35			4,138	45		
10. Ausserordentliche Unterstützungen, Art. 35			383	50		
11. Verschiedene Ausgaben: Depotgebühr, Kursverluste auf Wertschriften und Steuern			298	50		
Total					69,329	50
Ueberschuss der Einnahmen					46,322	85
II. Bilanz.						
Aktiven.	Kurswert in % bei Ankauf	Kurswert in % eingestellt				
1. Wertschriften:						
4 Kassascheine $4^3/_4$ %, Kantonalbank von Bern	100	100	20,000	—		
4 Kassascheine $5^1/_2$ %, Kantonalbank von Bern	100	100	20,000	—		
25 Obligationen $4^3/_4$ %, Kanton Bern 1915	99,75	85,5	21,375	—		
8 Kassascheine $5^1/_2$ %, Hypothekarkasse des Kantons Bern	100	100	40,000	—		
2 Obligationen 6 %, Kanton Bern 1921/25	100	100	10,000	—	111,375	—
2. Verschiedene Debitoren:						
a. Guthaben bei der Kantonalbank von Bern			6,481	50		
b. Guthaben bei der Berner Alpenbahn-Gesellschaft B. L. S.			23,030	45		
c. Noch nicht verfallene Zinse auf Wertschriften			1,157	—	30,668	95
					142,043	95
Passiven.						
1. Spezialfonds für ausserordentliche Unterstützungen					* 142,043	95

* Bestand am Anfang des Jahres 1921	Fr. 91,966. 15
zuzüglich: Verzinsung pro 1921	» 4,138. 45
Einnahmenüberschuss pro 1921	» 46,322. 85
	Fr. 142,427. 45
abzüglich: Entnahme pro 1921	» 383. 50
Bestand am Ende des Jahres 1921	Fr. 142,043. 95

b. Invaliditäts- und Sterbeversicherung.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Jahresrechnung für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 1921.				
Einnahmen.				
1. Beiträge:				
a. der Mitglieder, Art. 38 b	16,536	05		
b. der Gesellschaften, Art. 36 b	82,680	25	99,216	30
2. Wiedereintritt, Art. 8, 3.			145	40
3. Verschiedene Einnahmen:				
Kapitalzinse	20,371	60		
Kursgewinne	12,025	—	32,396	60
Total			131,758	30
Ausgaben.				
1. Invalidenpensionen, Art. 34	978	70		
2. Einmalige Abfindungen, Art. 31	—	—		
3. Rückzahlungen an ausgetretene Mitglieder, Art. 8 und 9	6,611	65		
4. Uebertrag der Gesellschaftsbeiträge für Mitglieder, welche zur Pensions- und Hilfskasse übergetreten sind, Art. 9	23,674	—		
5. Verschiedene Ausgaben: Steuern, Kursverluste auf Wertschriften	1,624	45		
Total			32,888	80
Ueberschuss der Einnahmen			98,869	50
II. Kapitalrechnung.				
1. Reservebestand am Anfang des Jahres 1921			343,547	05
2. Zuzüglich **Einnahmenüberschuss pro 1921**			98,869	50
3. Reservebestand am Ende des Jahres 1921			442,416	55
III. Bilanz.				
Aktiven.				
1. Wertschriften: (Kurswert in %: bei Ankauf / eingestellt)				
2 Kassascheine 4¾ %, Kantonalbank von Bern — 100 / 100	10,000	—		
22 Kassascheine 5½ %, Kantonalbank von Bern — 100 / 100	102,000	—		
40 Obligationen 4 %, S. B. B. 1912 — 84,10 / 75,5	30,200	—		
35 Obligationen 4¾ %, Kanton Bern 1915 — 99,75 / 85,5	29,925	—		
26 Obligationen 6 %, Kanton Bern 1921/25 — 100 / 100	130,000	—		
18 Kassascheine 5½ %, Hypothekarkasse des Kantons Bern — 100 / 100	90,000	—	392,125	—
2. Verschiedene Debitoren:				
a. Guthaben bei der Kantonalbank von Bern	3,614	—		
b. » » » Berner Alpenbahn-Gesellschaft B. L. S.	41,449	10		
c. Noch nicht verfallene Zinse auf Wertschriften	5,228	45	50,291	55
			442,416	55
Passiven.				
1. Deckungskapital			442,416	55

Aktivüberschuss der versicherungstechnischen Bilanz pro 31. Dezember 1917:
Fr. 205,822. 82

Die Hilfskasse zählt auf 31. Dezember 1921: 376 Mitglieder.

Verkehr und Einnahmen nach den Monaten. (Bahn.)

Transportquantitäten

Monate	Personen	Gepäck	Tiere	Güter														
	Zahl	Tonnen	Stück	Eilgut	Stückgut		A	B	Spezial-Tarife						Ausnahme-Tarife	Posttransporte über 5 kg	Total	Dienstgüter
					1	2			I a	I b	II a	II b	III a	III b				
				Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
Januar	129,760	407	1,054	307	2,277	1,669	1,013	6,026	777	2,941	227	2,211	1,173	49,370	12,707	—	80.698	87
Februar	106,883	343	1,305	251	2,317	1,647	1,256	5,737	626	1,269	231	1,851	1,058	68,683	10,625	—	95,551	1.191
März	115,385	339	1,899	316	2,790	1,941	1,089	5,374	811	1,449	264	1,667	1,360	107,822	12,566	800	138,249	220
April	125,480	338	2,664	376	2,970	2,148	1,077	5,927	715	1,139	293	2,816	2,030	103,510	11,942	—	134.943	1,017
Mai	142,307	387	2,647	333	3,117	1,761	1,143	7,147	571	2,420	228	3,151	1,506	92,234	12,781	—	126,392	155
Juni	186,635	488	5,707	383	3,111	1,918	1,171	6,020	497	4,052	224	2,985	1,115	130,754	40,173	800	193.203	169
Juli	253,108	929	1,590	398	2,745	1,788	981	7,506	496	4,017	141	2,427	932	112,295	12,694	—	146,420	186
August	240,398	1,076	3,477	396	2,632	1,894	951	10,358	482	2,195	246	2,320	887	106,195	20,671	—	149.227	395
September	172,814	614	5,423	359	2,564	2,040	947	5,916	464	2,321	266	2,651	888	76,740	25,308	800	121,264	1.492
Oktober	135,482	485	5,250	352	2,407	2,283	1,477	7,635	551	3,341	404	3,952	1,094	52,372	31,339	—	107.207	535
November	106,796	323	2,476	335	2,473	1,970	952	6,379	576	2,855	312	3,014	791	29,778	27,567	—	77,002	243
Dezember	105,500	314	1,908	435	2,368	1,700	892	6,979	635	4,252	243	2,744	745	41,657	28,164	2,207	93,021	633
Total	1,820.548	6,043	35,400	4,241	31,771	22,759	12,949	81,004	7,201	32,251	3,079	31,789	13,579	971,410	246,537	4,607	1,463,177	6,323

Einnahmen

Monate	Personen		Gepäck		Tiere		Güter		Posttransporte Stücke über 5 kg		Verschied. Einnahmen		TOTAL		Einnahmen p. Bahnkm	
	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.
Januar	169,605	78	16,249	32	6,447	56	471,605	43	—	—	7,945	44	671,853	53	5,693	67
Februar	123,695	86	12,841	19	7,905	37	539,686	36	—	—	9,487	05	693,615	83	5,878	10
März	173,831	62	13,009	23	9,666	66	857,596	10	35,000	—	12,865	37	1,101,968	98	9,338	72
April	180,652	89	13,167	03	11,858	54	816,290	66	—	—	14,055	50	1,036.024	62	8.779	87
Mai	215,396	18	16,501	78	11,810	85	749,296	78	—	—	7,139	63	1,000,145	22	8,475	80
Juni	331,285	72	20,692	01	18,868	44	952,352	69	35,000	—	20,746	67	1,378,945	53	11.685	98
Juli	522,906	42	41,446	36	7,086	77	896,231	74	—	—	13,745	58	1,481,416	87	12,554	38
August	493,942	17	48,095	13	14,862	71	898,994	65	—	—	8,981	59	1,464,876	25	12,414	21
September	288,162	12	25,109	32	25,183	49	704,790	66	35,000	—	11,643	22	1,089,888	81	9,236	35
Oktober	221,462	75	20,773	28	26,022	74	610,504	48	—	—	31,540	76	910,304	01	7,714	44
November	128,362	05	11,365	32	15,258	30	430,730	61	—	—	14,102	09	599,818	37	5,083	20
Dezember	167,446	94	13,275	49	8,690	21	513,903	80	71,815	—	378,074	54	1,153,205	98	9,772	93
Total	3,016,750	50	252,525	46	163,661	64	8,441,983	96	176,815	—	530,327	44	12,582,064	—	106,627	65
Gegenüber 1920: Mehr	242,347	29	22,729	61	14,225	98	188,211	14	—	—	—	—	305,812	22	2,591	62
Weniger	—	—	—	—	—	—	—	—	22,473	25	139,228	55	—	—	—	—

Verteilung der Transporteinnahmen pro 1921 auf die Monate. (Schiffe.)

Thunersee

Monate	Personen: Schweiz. General-Abonnemente Fr.	Ct.	Personen: Interne Abonnemente Fr.	Ct.	Personen: Familien-Abonnemente Fr.	Ct.	Personen: Uebrige Billette Fr.	Ct.	Personen: TOTAL Fr.	Ct.	Gepäck- und Expressgut Fr.	Ct.	Tiere und Güter Fr.	Ct.	Posttransporte Fr.	Ct.	Total: Betrag Fr.	Ct.	Total: %	Total: gegenüber 1919 Fr.	Ct.
Januar	1,203	68	—	—	219	58	6,526	53	7,949	79	8	53	234	62	—	—	8,192	94	1,87	+ 2,260	66
Februar	837	—	—	—	201	94	4,602	58	5,641	52	20	25	256	40	—	—	5,918	17	1,35	+ 560	01
März	725	72	—	—	534	18	6,032	07	7,291	97	39	61	472	61	—	—	7,804	19	1,79	+ 1,607	48
April	981	42	—	—	517	48	7,184	25	8,683	15	49	91	586	43	—	—	9,319	49	2,13	÷ 337	85
Mai	812	66	38	50	2,774	40	23,701	03	27,326	59	88	49	1,057	68	—	—	28,472	76	6,48	÷ 738	70
Juni	1,251	45	657	50	4,800	—	63,585	20	70,294	15	176	66	1,100	68	—	—	71,571	49	16,31	+ 38,339	98
Juli	813	60	2,337	50	10,300	80	91,627	95	105,079	85	451	73	1,567	42	—	—	107,099	—	24,41	+ 21,617	62
August	1,087	05	1,486	25	10,195	20	93,433	71	106,202	21	459	60	1,370	16	—	—	108,031	97	24,64	÷ 11,272	89
September	1,070	58	25	—	4,674	05	42,586	32	48,355	95	219	30	1,339	68	—	—	49,914	93	11,38	+ 7,181	35
Oktober	1,046	73	95	25	1,900	80	18,122	—	21,164	78	108	14	1,475	29	—	—	22,748	21	5,17	+ 7,485	53
November	850	16	—	—	105	60	6,788	75	7,744	51	20	80	435	88	—	—	8,201	19	1,87	÷ 374	27
Dezember	564	36	—	—	115	20	10,360	47	11,040	03	9	72	346	49	—	—	11,396	24	2,60	÷ 1,498	18
Total 1921	11,244	41	4,640	—	36,339	23	374,550	86	426,774	50	1,652	74	10,243	34	—	—	438,670	58	100,00	+ 64,830	74
1920	8,723	12	6,105	75	37,132	10	308,468	16	360,429	13	1,578	41	11,832	30	—	—	373,839	84	—	—	—
gegenüber 1920: mehr	2,521	29	—	—	—	—	66,082	70	66,345	37	74	33	—	—	—	—	64,830	74	—	—	—
gegenüber 1920: weniger	—	—	1,465	75	792	87	—	—	—	—	—	—	1,588	96	—	—	—	—	—	—	—

Brienzersee

Monate	Personen: Schweiz. General-Abonnemente Fr.	Ct.	Personen: Interne Abonnemente Fr.	Ct.	Personen: Familien-Abonnemente Fr.	Ct.	Personen: Uebrige Billette Fr.	Ct.	Personen: TOTAL Fr.	Ct.	Gepäck- und Expressgut Fr.	Ct.	Tiere und Güter Fr.	Ct.	Posttransporte Fr.	Ct.	Total: Betrag Fr.	Ct.	Total: %	Total: gegenüber 1919 Fr.	Ct.
Januar	1,091	09	—	—	85	79	693	79	1,870	67	7	11	95	44	—	—	1,973	22	1,81	+ 286	73
Februar	724	40	—	—	105	77	559	11	1,389	28	7	33	113	15	—	—	1,509	76	1,38	+ 175	55
März	613	12	—	—	47	01	732	60	1,392	73	12	77	154	27	—	—	1,559	77	1,42	+ 95	16
April	868	81	—	—	186	74	611	27	1,666	82	20	18	213	03	—	—	1,900	03	1,75	÷ 120	56
Mai	700	07	—	—	384	—	2,069	66	3,153	73	30	97	245	33	—	—	3,430	03	3,16	÷ 63	36
Juni	1,138	83	—	—	854	80	10,072	35	12,065	98	102	90	582	08	—	—	12,750	96	11,72	+ 5,169	05
Juli	700	99	35	—	2,956	80	27,315	20	31,007	99	281	36	789	69	—	—	32,079	04	29,47	+ 7,539	27
August	974	46	107	75	2,380	80	28,415	84	31,878	85	303	06	708	83	—	—	32,890	74	30,23	+ 416	95
September	957	98	—	—	748	80	7,600	56	9,307	34	108	91	425	02	—	—	9,841	27	9,05	+ 683	36
Oktober	934	14	—	—	259	20	1,409	12	2,602	46	21	52	194	78	—	—	2,818	76	2,58	÷ 191	77
November	737	57	—	—	172	80	672	73	1,583	10	6	29	175	99	—	—	1,765	38	1,62	÷ 187	77
Dezember	451	77	—	—	124	80	1,437	57	2,014	14	15	38	93	20	4,200	—	6,322	72	5,81	+ 746	39
Total 1921	9,893	23	142	75	8,307	31	81,589	80	99,933	09	917	78	3,790	81	4,200	—	108,841	68	100,00	+ 14,549	—
1920	7,371	94	436	25	8,368	54	67,789	56	83,966	29	852	60	5,273	79	4,200	—	94,292	68	—	—	—
gegenüber 1920: mehr	2,521	29	—	—	—	—	13,800	24	15,966	80	65	18	—	—	—	—	14,549	—	—	—	—
gegenüber 1920: weniger	—	—	293	50	61	23	—	—	—	—	—	—	1,482	98	—	—	—	—	—	—	—

Beförderte Nutz- und Rollmaterial-Lasten.

		1920 †	1921 †
Befördertes totes Gewicht :)*			
Dampflokomotiven und elektrische Lokomotiven im Nutzdienst	Km-Tonnen	83,416,585	105,227,888
Motor-Personenwagen	»	4,987,546	7,404,962
Personenwagen	»	47,124,209	49,265,923
Lastwagen	»	63,608,059	91,732,773
Postwagen	»	4,553,702	4,620,916
Im ganzen	»	203,690,101	258,252,462
Per Bahnkilometer	»	1,939,906	2,459,547
Per Zugskilometer	»	252,17	255,42
In Prozenten des Gesamtgewichtes	%	76,69	77,05
Dienstwagen (Heizwagen)	Km-Tonnen	2,714,376	4,379,656
Befördertes Nutzgewicht :			
Reiseden (75 Kilogramm)	Km-Tonnen	1,985,057	2,116,369
Gepäck, Tiere und Güter	»	59,924,684	74,813,120
Im ganzen	»	61,909,741	76,929,489
Per Bahnkilometer	»	589,616	732,662
Per Zugskilometer	»	76,65	76,09
In Prozenten des Gesamtgewichtes	%	23,31	22,95
Befördertes Gesamtgewicht :			
Im ganzen	Km-Tonnen	265,599,842 §	335,181,951 §
Per Bahnkilometer	»	2,529,522	3,192,209
Per Zugskilometer	»	328,82	331,51

† Nur B. L. S., *ohne* die Linie Münster-Lengnau.

* Die Kilometertonnen wurden nach den Ausweisen der Wagenrapporte berechnet und weisen die *effektiv* beförderten Lasten auf.

		1920	1921
§ Davon entfallen: auf die elektrische Traktion	Km-Tonnen	247,616,774	332,672,792
» » Dampftraktion	»	17,983,068	2,509,159

Zusammenstellung für die ganze Bahn.

		B. L. S. (105 km)		M. L. (13 km)		Total (118 km)	
		1920	1921	1920	1921	1920	1921
Befördertes Nutzgewicht :							
Reisende	Km-Tonnen	1,985,057	2,116,369	409,378	299,816	2,394,435	2,416,185
Gepäck, Tiere und Güter	»	59,924,684	74,813,120	10,128,268	5,899,632	70,052,952	80,712,752
Im ganzen	»	61,909,741	76,929,489	10,537,646	6,199,448	72,447,387	83,128,937
In Proz. des Gesamtgewichtes	%	23,31	22,95	28,12	20,91	23,90	22,79
Befördertes Gesamtgewicht	Km-Tonnen	265,599,842	335,181,951	37,472,161	29,655,032	303,072,003	364,836,983

* Nach den Angaben der S. B. B.

Leistungen

I. Lokomotiven und Motorwagen. (Ohne die Linie Münster-Lengnau.)	Be 2/5	Be 3/5	Be 4/6	Be 5/7	Ce 4/6	Ce 6/6	Ce 6/8
	Lokomotiv-						
A. Parcours des eigenen Materials auf eigener und fremder Bahn.							
a. Auf eigener Bahn:							
Personen- und gemischte Züge	—	—	—	297,412	67,791	6,681	—
Güterzüge	—	—	—	328,775	6,632	5,719	—
Vorspann bei Personen- u. gemischten Zügen	—	—	—	21,753	1,527	1,112	—
Vorspann bei Güterzügen	—	—	—	47,089	475	2,583	—
Materialzüge	—	—	—	28	15	16	—
Leerfahrten	—	—	—	71,464	3,718	4,498	—
Rangierdienst	—	—	—	1,404	663	596	—
Total	—	—	—	767,925	80,821	21,205	—
b. Auf fremder Bahn:							
Personen- und gemischte Züge	—	—	—	43,190	74,367	5,587	—
Güterzüge	—	—	—	4,231	11,197	116	—
Vorspann bei Personen- u. gemischten Zügen	—	—	—	683	1,140	33	—
Vorspann bei Güterzügen	—	—	—	161	105	23	—
Materialzüge	—	—	—	—	—	—	—
Leerfahrten	—	—	—	672	353	52	—
Rangierdienst	—	—	—	—	537	—	—
Total	—	—	—	48,937	87,699	5,811	—
Total auf eigener und fremder Bahn	—	—	—	816,862	168,520	27,016	—
B. Parcours des eigenen und fremden Materials auf eigener Bahn.							
Personen- und gemischte Züge	1,640	818	36,336	297,412	172,619	6,681	2,509
Güterzüge	—	70	17,021	328,775	12,598	5,719	882
Vorspann bei Personen- u. gemischten Zügen	—	—	26	21,753	3,899	1,112	—
Vorspann bei Güterzügen	—	—	9	47,089	942	2,583	—
Materialzüge	—	—	—	28	86	16	—
Leerfahrten	—	—	1,007	71,464	8,751	4,498	—
Rangierdienst	—	—	—	1,404	1,529	596	—
Total Lokomotivkilometer	1,640	888	54,399	767,925	200,424	21,205	3,391
Zugskilometer	.	.	.	.	.	.	.
Vorspannkilometer	.	.	.	.	.	.	.
Nutzkilometer	.	.	.	.	.	.	.

des Rollmaterials.

Serie									Total	
$B\,^{3}/_{4}$	$E\,^{3}/_{3}$	$E^{a}\,^{3}/_{6}$	$E^{c}\,^{3}/_{4}$	$E^{c}\,^{3}/_{5}$	$E^{c}\,^{4}/_{5}$	$E^{c}\,^{4}/_{6}$	$E^{d}\,^{3}/_{3}$	$C^{e}\,^{2}/_{4}$		
Kilometer								Motorwagen-km	1921	1920
—	2,274	—	—	12	—	4,648	8,598	111,529	498,945	416,253
—	185	—	—	—	—	298	1,075	2,337	345,021	250,810
—	17	—	—	—	2	93	41	2,635	27,180	16,875
—	9	—	—	—	—	90	10	8	50,264	29,132
—	—	—	—	—	—	—	22	29	110	1,953
—	96	—	—	87	70	179	718	19,113	99,943	69,111
—	2,757	—	—	677	1,147	9	21,241	3,132	31,626	41,860
—	5,338	—	—	776	1,219	5,317	31,705	138,783	1,053,089	825,994
—	—	—	—	—	248	54,038	5	914	178,349	171,363
—	—	—	—	—	10	16,771	—	159	32,484	31,593
—	—	—	—	—	—	179	—	—	2,035	1,335
—	—	—	—	—	15	2	—	—	306	192
—	—	—	—	—	66	—	—	—	66	4,062
—	68	—	—	—	57	4,305	5	75	5,587	10,684
—	—	—	—	—	—	1,816	—	—	2,353	2,321
—	68	—	—	—	396	77,111	10	1,148	221,180	221,550
—	5,406	—	—	776	1,615	82,428	31,715	139,931	1,274,269	1,047,544
20	2,274	—	38	12	—	4,648	10,470	111,529	647,006	524,414
—	185	24	44	—	9	298	1,371	2,337	369,333	287,633
—	17	—	17	—	2	93	51	2,635	29,605	18,489
—	9	—	—	—	—	90	10	8	50,740	29,585
—	—	—	—	—	—	—	22	29	181	4,584
—	96	24	261	237	79	179	1,158	19,113	106,867	72,304
—	2,757	—	9,397	2,529	1,150	9	39,966	3,132	62,469	57,314
20	5,338	48	9,757	2,778	1,240	5,317	53,048	138,783	1,266,201	994,323
.	.	.	.	.	.	.	.	.	1,016,339	812,047
.	.	.	.	.	.	.	.	.	80,345	48,074
.	.	.	.	.	.	.	.	.	1,096,684	860,121

II. Parcours der S. B. B.-Lokomotiven auf der Linie Münster-Lengnau.

Monat	Personenzüge	Güterzüge	Fakult. Personenzüge	Fakult. Güterzüge	Vorsp. bei Personenzügen	Vorspann bei Güterzügen	Materialzüge	Leerfahrten	Rangier-Dienst	Total 1921	Total 1920
Januar . .	4,074	2,756	—	364	122	351	—	26	18	7,711	7,445
Februar . .	3,673	2,483	—	364	46	455	—	13	27	7,061	7,037
März . .	4,030	2,704	—	13	26	195	—	26	36	7,030	7,753
April . .	3,900	2,704	—	39	13	117	—	—	27	6,800	7,122
Mai . . .	4,030	2,600	—	143	26	390	—	39	24	7,252	7,625
Juni . . .	3,900	2,704	—	312	—	247	—	—	18	7,181	7,899
Juli . . .	4,836	2,704	—	117	65	52	—	—	2	7,776	9,810
August . .	4,836	2,808	26	143	78	91	—	—	6	7,988	10,174
September .	4,680	2,704	—	13	39	130	—	—	18	7,584	9,149
Oktober . .	4,030	2,704	—	13	26	143	—	143	12	7,071	8,056
November .	3,900	2,704	—	26	26	195	—	182	18	7,051	7,898
Dezember .	4,030	2,808	—	26	—	273	—	221	24	7,382	7,368
Total	49,919	32,383	26	1,573	467	2,639	—	650	230	87,887	97,336
Zugskilometer .	.	.	.	. .	.	.	.	.	.	83,901	87,804
Vorsp.-Kilometer		.	.	.	.	.	.	.	.	3,106	7,245
Nutzkilometer .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	87,007	95,049

III. Gesamtparcours des eigenen und fremden Materials auf eigener Bahn.

(B. L. S., einschliesslich Münster-Lengnau.)

	Lokomotivkilometer		Zugskilometer		Vorspannkilometer		Nutzkilometer	
	1920	1921	1920	1921	1920	1921	1920	1921
Dampflokomotiven .	233,806	165,433	171,354	103,294	8,981	3,395	180,335	106,689
Elektr. Lokomotiven	765,231	1,049,872	656,104	883,080	46,292	77,413	702,396	960,493
Motorwagen . . .	92,622	138,783	72,393	113,866	46	2,643	72,439	116,509
Gesamttotal	1,091,659	1,354,088	899,851	1,100,240	55,319	83,451	955,170	1,183,691

IV. Lauf der Personen- und Lastwagen.

		1920	1921
		Achsen-Kilometer	
A. Eigenes Material auf eigener und fremder Bahn.			
Motorwagen	im ganzen	370,488	383,152
»	per Achse	30,874	31,929
Personenwagen	im ganzen	8,550,424	14,418,915
»	per Achse	31,786	53,602
Gepäckwagen	im ganzen	1,500,740	1,699,037
»	per Achse	31,265	35,397
Güterwagen	im ganzen	3,862,352	3,082,735
»	per Achse	8,324	6,673
B. Eigenes und fremdes Material auf eigener Bahn.			
Motorwagen		370,488	383,152
Personenwagen		6,779,709	6,927,050
Motor- und Personenwagen zusammen		7,150,197	7,310,202
Gepäckwagen		1,473,667	1,624,855
Güterwagen		14,469,549	18,728,179
Gepäck- und Güterwagen zusammen		15,943,216	20,353,034
Postwagen		806,404	850,741
Alle Wagen zusammen		23,899,817	28,513,977
Heizkesselwagen		193,884	201,254

Zugsdienst und Durchschnitte betr. den Verkehr des Rollmaterials.

		1920	1921
Lauf der Züge:			
Personen- und gemischte Züge	Kilometer	572,145	686,706
Güterzüge mit Personenbeförderung	»	—	—
Reine Güterzüge	»	323,639	408,279
Im ganzen	»	895,784	1,094,985
Durchschnittliche Zusammensetzung der Züge:			
Dampflokomotiven und elektrische Lokomotiven	D L* Anzahl	0,201	0,098
	E L* »	0,784	0,877
	M W* »	0,081	0,106
Motorwagen	Achsen	0,42	0,35
Personenwagen	»	7,51	6,31
Privatpersonenwagen	»	0,05	0,01
Gepäckwagen	»	1,65	1,48
Güterwagen	»	16,15	17,10
Postwagen	»	0,90	0,78
Im ganzen	»	26,68	26,08
Heizkesselwagen	»	0,21	0,18
Tägliche Züge über die ganze Bahn:			
Personen- und gemischte Züge	Anzahl	13,25	15,94
Güterzüge mit Personenbeförderung	»	—	—
Reine Güterzüge	»	7,49	9,48
Im ganzen	»	20,74	25,42
Höchste Zugsgeschwindigkeit nach Fahrplan		75 km/Std.	75 km/Std.
Durchschnitte per Bahnkilometer:			
Zugskilometer	Anzahl	7,591	9,280
Motorwagen	Achsenkilometer	3,140	3,247
Personenwagen	»	57,455	58,704
Gepäckwagen	»	12,489	13,770
Güterwagen	»	122,623	158,714
Postwagen	»	6,834	7,210
Im ganzen	»	202,541	241,645
Heizkesselwagen	»	1,643	1,706

* D L Dampflokomotiven.
* E L Elektrische Lokomotiven.
* M W Motorwagen.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DES ALPES BERNOISES

BERNE-LŒTSCHBERG-SIMPLON

DIX-SEPTIÈME

RAPPORT DE GESTION AVEC COMPTES ET BILAN

DE

L'EXERCICE 1922

BERNE
IMPRIMERIE FÉDÉRATIVE S. A.
1923

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DES ALPES BERNOISES

BERNE-LŒTSCHBERG-SIMPLON

DIX-SEPTIÈME

RAPPORT DE GESTION AVEC COMPTES ET BILAN

CONCERNANT

L'EXERCICE 1922

ANNEXES:

Comptes annuels de la Caisse de pensions et de secours des fonctionnaires et employés B. L. S./B. N.

Comptes annuels de la Caisse de maladie et de secours pour les ouvriers à poste fixe B. L. S./B. N.

a. Assurance en cas de maladie.

b. Assurance en cas d'invalidité et au décès.

Tableaux statistiques du trafic du chemin de fer et des bateaux à vapeur.

BERNE
Imprimerie fédérative S. A.
1923

Organes de la Compagnie.

A. Conseil d'administration.

Président:

(Durée des fonctions jusqu'à l'assemblée générale ordinaire de 1924)

M. *Hirter, J.*, anc. conseiller national, à Berne.

Ier Vice-président:

(Même durée des fonctions que le président)

M. *Loste, J.*, président honoraire du Crédit français, à Paris.

IIe Vice-président:

(Même durée des fonctions que le président)

M. *Lohner, E.*, conseiller d'Etat, à Berne.

Délégués des actionnaires au Conseil d'administration:

(Durée des fonctions jusqu'à l'assemblée générale ordinaire de 1924)

1. M. *Aellig, A.*, directeur de la Banque cantonale de Berne, à Berne.
2. ,, *Bechler, P.*, député au Grand Conseil, à Moutier.
3. ,, *Bouilloux-Lafont, M.*, banquier, administrateur-délégué des Chemins de fer du Sud-Ouest, à Etampes.
4. ,, *Descubes, A.*, directeur des travaux des Chemins de fer de l'Est, à Paris.
5. ,, *Gautier-Varinot, G.*, ingénieur, à Paris, † novembre 1922.
6. ,, *Grimm, R.*, conseiller communal, à Berne.
7. ,, *Hahn, O.*, avocat, à Berne.
8. ,, *Hirter, J.*, anc. conseiller national, à Berne.
9. ,, *de Lalande, L.*, anc. ministre de France, à Paris.
10. ,, *Lanz, H.*, négociant, à Thoune.
11. ,, *Loste, J.*, président honoraire du Crédit français, à Paris.
12. ,, *Mabilleau, L.*, directeur du Musée social et président de l'Association des Sociétés mutuelles de France, à Paris.
13. ,, *Michel, A.*, notaire, à Interlaken.
14. ,, le Dr *Michel, Fr.*, conseiller national, à Interlaken.
15. ,, *Morgenthaler, N.*, directeur du Chemin de fer de l'Emmental, à Berthoud.
16. ,, *Petit, Casimir*, à Paris.
17. ,, *Pogliani*, commandeur, administrateur-délégué de la Banca Italiana di Sconto, à Rome.
18. ,, *Rebmann, J. J.*, anc. conseiller national, à Erlenbach.

19. M. *Rœsti*, *R.*, banquier, à Montreux.
20. „ *Stauffer*, *A.*, conseiller d'Etat, à Berne.
21. „ *Vilgrain*, président de la Chambre de commerce de Nancy, à Nancy.
22. „ *Will*, *Ed.*, directeur général B. K. W., à Berne.
23. „ *Wullimann*, *Léo*, négociant, à Granges.
24. „ *de Wurstemberger*, *Fr.*, anc. député au Grand Conseil, à Berne.
25. „ *Wyder*, *H.*, hôtelier, à Interlaken.

Délégués de la Confédération au Conseil d'administration :
(Durée des fonctions jusqu'au 31 décembre 1925)

26. M. *Hunziker*, *Otto*, conseiller national, à Zofingue.
27. „ *Jæggi*, *B.*, anc. conseiller national, à Bâle.
28. „ le Dr *Ræber*, *J.*, député au Conseil des Etats, à Kussnacht.
29. „ *Calame*, *Henri*, conseiller national, Neuchâtel.

Délégués du Canton de Berne au Conseil d'administration :
(Durée des fonctions juqu'au 31 mai 1926)

30. M. *Buhler*, *G.*, anc. conseiller national, à Frutigen.
31. „ *d'Erlach*, *R.*, conseiller d'Etat, à Berne.
32. „ *Lohner*, *E.*, conseiller d'Etat, à Berne.
33. „ le Dr *Volmar*, *F.*, conseiller d'Etat, à Berne.

Délégués du Canton du Valais au Conseil d'administration :
(Durée des fonctions jusqu'à nouvel avis)

34. M. *Burgener*, *J.*, conseiller d'Etat, à Sion.
35. „ *Ribordy*, *J.*, député au Conseil des Etats, à Sion.
36. „ le Dr *Seiler*, *H.*, conseiller national, à Brigue.
37. „ *Troillet*, *M.*, conseiller d'Etat, à Sion.

B. Comité de direction.

Président :
(Durée des fonctions jusqu'à l'assemblée générale de 1924)

M. *Hirter*, *J.*, anc. conseiller national, à Berne.

Vice-président :
(Même durée des fonctions que le président)

M. *Lohner*, *E.*, conseiller d'Etat, à Berne.

Membres :
(Durée des fonctions jusqu'à l'assemblée générale de 1924)

1. M. *Buhler*, *G.*, anc. conseiller national, à Frutigen.
2. „ *Descubes*, *A.*, directeur des travaux des Chemins de fer de l'Est, à Paris.
3. „ *d'Erlach*, *R.*, conseiller d'Etat, à Berne.

4. M. *Hirter*, *J.*, anc. conseiller national, à Berne.
5. ,, *Lohner*, *E.*, conseiller d'Etat, à Berne.
6. ,, *Loste*, *J.*, président honoraire du Crédit français, à Paris.
7. ,, le D[r] *Michel*, *Fr.*, conseiller national, à Interlaken.
8. ,, *Petit*, *C.*, à Paris.
9. ,, le D[r] *Volmar*, *F.*, conseiller d'Etat, à Berne.
10. ,, *Will*, *Ed.*, directeur général B. K. W., à Berne.

C. Direction.

Président:

(Durée des fonctions jusqu'à l'assemblée générale de 1924)

M. *Hirter*, *J.*, anc. conseiller national, à Berne.

Vice-président:

(Même durée des fonctions que le président)

M. *Buhler*, *G.*, anc. conseiller national, à Frutigen.

Membres:

M. *Buhler*, *G.*, anc. conseiller national, à Frutigen.
,, *d'Erlach*, *R.*, conseiller d'Etat, à Berne.
,, *Hirter*, *J.*, anc. conseiller national, à Berne.
,, *Lohner*, *E.*, conseiller d'Etat, à Berne.
,, le D[r] *Volmar*, *F.*, conseiller d'Etat, à Berne.
,, *Will*, *Ed.*, directeur général B. K. W., à Berne.

Administrateur-délégué pour les travaux de protection de la ligne:

M. *Buhler*, *G.*, anc. conseiller national, à Frutigen.

D. Directeur.

M. *Kunz*, *G.*, anc. conseiller aux Etats, à Berne.

E. Office de contrôle.

Membres:

M. *Rœmer*, *H.*, avocat, à Bienne.
,, *Lang*, *A.*, anc. directeur de banque, à Berne, † septembre 1922.
,, *Bazin*, *René*, ingénieur, rue Daru 1, à Paris.

Suppléants:

M. *Jæggi*, *G.*, comptable des Chemins de fer de l'Oberland bernois, à Interlaken.
,, *Colette*, *Pierre*, ancien notaire, à Paris.
,, *Wyss*, *Arnold*, intendant de la Caisse hypothécaire, à Berne.

A Messieurs les actionnaires

de la

Compagnie du chemin de fer des Alpes bernoises Berne-Lœtschberg-Simplon.

Messieurs,

Nous avons l'honneur de soumettre ci-après à votre approbation le rapport de gestion, les comptes et le bilan de l'année 1922.

I. Généralités.

1. Organes de la Compagnie.

a. Assemblée générale.

L'assemblée générale ordinaire fut convoquée pour le lundi, 24 juillet 1922, à 11 heures, à l'Hôtel de Ville à Berne. Quatorze actionnaires étaient présents, qui représentaient 82,716 actions dont 66,716 avec droit de vote, conformément à l'art. 14 des statuts.

Après avoir pris connaissance du rapport des vérificateurs des comptes et d'une lettre, datée du 7 juillet 1922, par laquelle le Département fédéral des postes et des chemins de fer approuvait, au sens de la loi sur la comptabilité des chemins de fer du 27 mars 1896, les comptes et le bilan de l'année 1921, l'assemblée générale adopta à l'unanimité la proposition du Conseil d'administration:

«d'approuver le rapport de gestion présenté ainsi que les comptes et le bilan de l'année 1921, et d'en donner décharge aux autorités administratives de la Compagnie.»

Les membres et suppléants de l'Office de contrôle sortant de charge, furent ensuite confirmés dans leurs fonctions pour une nouvelle année (1923).

b. Autorités administratives.

Nous avons de nouveau à déplorer la perte d'un des membres les plus fidèles et les plus éminents du Conseil d'administration: M. *G. Gautier-Varinot*, ingénieur, décédé à Paris en novembre 1922. M. Gautier-Varinot faisait partie du Conseil d'administration depuis la fondation de notre Compagnie, le 7 juillet 1906, et il a hautement mérité de notre entreprise par l'activité et le dévouement dont il a fait preuve dans la défense de ses intérêts. L'Administration gardera de lui un souvenir fidèle et reconnaissant.

Les membres du Conseil d'administration décédés à la fin de l'année 1921 et au commencement de l'année 1922, MM. Leuenberger et de Grenus, n'ont pas été remplacés jusqu'à présent.

Le *Conseil d'administration* s'est réuni une fois pendant l'année écoulée; les objets importants traités dans cette séance furent:

le rapport de gestion, les comptes et le bilan de l'année 1921;

la convention passée avec la Confédération suisse et le canton de Berne pour l'octroi d'un prêt destiné à l'électrification de la ligne Spiez-Bœnigen;
la révision des règlements sur les traitements et les salaires;
les travaux de réfection dans le tunnel du Grenchenberg;
le raccordement du service de navigation avec la nouvelle gare centrale de Thoune.

Le budget d'exploitation pour l'année 1923 à été soumis au Conseil d'administration dans la séance du 24 janvier 1923.

Le *Comité de direction* a tenu une séance également, avec cinq objets à l'ordre du jour, tandis que la *Direction* a traité, en 19 séances, 168 affaires.

2. Relations avec les autorités publiques.

Faisant suite aux informations données dans le précédent rapport sur l'appui fourni par la Confédération pour *l'établissement de la traction électrique sur le parcours Spiez-Bœnigen*, nous sommes à même d'annoncer que, le Conseil d'administration ayant approuvé, en sa séance du 30 juin 1922, la convention passée avec la Confédération suisse et le canton de Berne, celle-ci a été ratifiée par les Chambres fédérales en date du 12 octobre. Le prêt s'élève à fr. 4,570,000. — au maximum et la part de la Confédération, soit la moitié du prêt total, a été versée le 12 janvier 1923 à la Banque cantonale de Berne pour compte du Gouvernement du canton de Berne. Nous exprimons aux Autorités fédérales nos meilleurs remerciements pour la bienveillance témoignée.

Le litige avec les communes de *Granges et de Moutier*, concernant le régime des eaux, n'a pas encore pu être liquidé.

Pour le surplus, les nombreuses relations entretenues avec les autorités fédérales, cantonales et communales ne donnent lieu à aucune remarque spéciale de notre part. Nous voulons seulement exprimer le regret que nous éprouvons à constater l'insuccès complet des démarches réitérées effectuées en vue d'obtenir du canton du Valais, qui ne s'est pas intéressé directement à notre entreprise, une taxation fiscale plus équitable, c'est-à-dire un allégement.

3. Relations avec d'autres entreprises de transport.

Les travaux de construction de la *nouvelle gare centrale de Thoune* sont maintenant assez avancés pour que l'ouverture à l'exploitation puisse avoir lieu le 1er juin 1923. En revanche, la question du raccordement du service de navigation n'a encore pas reçu de solution.

Ainsi que nous l'avons dit dans le dernier rapport de gestion, un projet simplifié, moins coûteux et selon lequel la ligne de navigation aboutirait à Scherzligen, avait été élaboré par nos soins et soumis aux autorités; l'intention était de l'exécuter à titre de mesure contre le chômage, avec l'appui de la Confédération, du canton et de la commune. La commune de Thoune a répondu à ce projet par un contre-projet, datant de février 1922 (port de dimensions réduites). Nous avons alors prié le Département fédéral des chemins de fer de donner son préavis sur ce projet, considéré du point de vue nautique. Cette autorité s'est prononcée *contre* ledit projet, et pour le projet B. L. S. (de janvier 1922), ce non sans exprimer, il est vrai, quelques vœux tendants à l'extension de ce dernier.

Nous nous attendions à ce que, en présence de l'opinion exprimée par le Département des chemins de fer, le Conseil communal de Thoune renonçât à son opposition à notre projet, mais cette attente ne s'est malheureusement pas réalisée. Dans la suite, le Conseil exécutif du canton de Berne constitua, par décision du 25 septembre 1922, une commission d'experts composée de MM. *Kretschmer*, ingénieur pour la construction des bateaux, de la maison Escher, Wyss et Cie, à Zurich, *Ziegler*, premier capitaine de la Compagnie de navigation sur le Lac des Quatre-Cantons et *Bosshard*, directeur de la Société zurichoise des bateaux à vapeur, précédemment gérant, pendant de nombreuses années, de la Société de navigation sur le lac inférieur de Constance et le Rhin.

Les experts avaient à donner leur préavis sur quatre projets, à savoir:

a. Le projet du Conseil communal de Thoune, de février 1922, prévoyant l'Aar libre comme voie d'accès;

b. le projet du B. L. S., de janvier 1922;

c. un projet d'installation provisoire près de l'îlot inférieur;

d. un projet proposé, sous la désignation: «Rapide», par un citoyen de Thoune et qui prévoit l'utilisation partielle du cours actuel de l'eau entre l'île de l'Aar et le chemin de Scherzligen.

Le préavis des experts, du 28 novembre 1922, aboutit aux conclusions suivantes:

1º «Le projet présenté par le Conseil communal de Thoune en date du 20 février 1922 n'est pas exécutable pour des raisons techniques. Même en déplaçant l'axe du port, soit plus en amont, soit plus en aval, on n'obtient pas une solution satisfaisante, car ni la sécurité qui doit être exigée pour la navigation-voyageurs ni la correspondance des bateaux avec la gare centrale ne se trouvent assurées quelles que soient les conditions atmosphériques. Les deux variantes laissent aussi à désirer du point de vue du trafic, car l'extrémité du port, autrement dit les points de débarquement des bateaux ne sont pas assez près de la gare centrale.

2º L'installation provisoire près de l'îlot inférieur ne présente pas de trop grandes difficultés sous le rapport de la navigation et elle satisferait dans une large mesure aux vœux de la population thounoise. Au point de vue de l'exploitation et du trafic elle provoquerait en revanche un état de choses absolument insuffisant et nuirait grandement au mouvement-voyageurs sur les bateaux.

3º Le projet du B. L. S. représente, au triple point de vue de la navigation, de l'exploitation et du trafic, une solution irréprochable, qui permet de garantir le service par tous les temps et le rend capable de soutenir la concurrence. Un point regrettable, mais qui ne constitue pas une infériorité sur les autres projets, est que pour des considérations financières le projet B. L. S. doive comporter un *bassin intérieur* notablement plus petit que le prévoyaient les projets précédents. Au cas où ce projet serait mis à exécution, il serait, semble-t-il, à désirer que l'on envisageât la possibilité d'un agrandissement ultérieur, du côté nord.

4º Le projet dit «Rapide», développé comme il convient, permettrait d'obtenir à peu près les mêmes avantages qu'avec le projet B. L. S. et en outre de tenir compte mieux encore des vœux de la population thounoise. Quant à savoir si ces avantages ne devraient pas être payés trop cher, c'est là une question à laquelle il ne nous incombe pas de répondre.»

Un examen supplémentaire du projet «Rapide» par les organes techniques du B. L. S. a indiqué que ce projet, développé de façon à satisfaire aux exigences comme le projet B. L. S., reviendrait beaucoup plus cher que celui-ci et laisserait à désirer au point de vue esthétique, tout en ne comprenant pas le parcours de l'Aar demandé par la commune de Thoune.

Se basant sur le préavis précité, le Conseil exécutif du canton de Berne a décidé à l'unanimité qu'il fallait mettre à exécution le projet du B. L. S., si la justification financière en est possible. Les frais sont devisés à fr. 1,563,000. — (expropriation comprise) et il existe encore la possibilité d'économiser le 12 % environ de la somme devisée en construisant les murs de quai en maçonnerie à pierres sèches sur pilotis, au lieu de murs en béton sur fondations. La suite des pourparlers, en 1923, démontrera si la justification financière du projet, et par le fait son exécution, est possible ou non. Il sera dans tous les cas indispensable que les communes riveraines intéressées assument une participation importante.

Un contrat a été passé, en date du 15 juin 1922, entre le B. L. S. d'une part et les chemins de fer S. E. B./E. Z. B. d'autre part, pour *régler la fourniture par la sous-station de distribution de Spiez de l'énergie électrique* nécessaire à l'exploitation des lignes Spiez-Erlenbach et Erlenbach-Zweisimmen.

4. Questions relatives au personnel.

a. Vu le recul de plus de 50 % qu'accusait le chiffre-indice du coût de la vie pour les premiers mois de l'année 1922 et la pressante obligation, dictée par les résultats extrêmement défavorables de l'exploitation, de réaliser une économie sur les dépenses, l'Administration de l'exploitation a entrepris une *réduction des salaires.* Le projet imprimé est daté du 27 mai 1922. Il s'agissait d'une matière évidemment très difficile; aussi n'est-ce qu'après de nombreux et pénibles pourparlers avec les représentants du personnel et au prix de concessions réciproques que l'on put arriver à une entente. Pour déterminer la réduction des salaires il fallait prendre en considération le fait que la nouvelle échelle des traitements du 1er mai 1920, comparée à celle du 1er janvier 1913, n'accusait qu'une augmentation de 62 à 77 % pour les classes supérieures de traitements, tandis que cette augmentation était de 90 à 131 % dans les classes moyennes et de 141 à 173 % dans les classes inférieures. En présence de cette grande différence il convenait de réduire les salaires en observant une proportion inverse, c'est-à-dire de faire supporter la réduction maximum aux classes inférieures et de la diminuer progressivement en passant aux classes supérieures. On parvint de cette façon à réparer, du moins dans une certaine mesure, les injustices que l'on a créées en se basant sur les allocations de renchérissement, lors de l'établissement de l'échelle des traitements du 1er mai 1920.

Pour le *personnel à traitement annuel*, la réduction par an est de fr. 750. — au maximum et de fr. 200. — au minimum. Dans les deux dernières classes, qui comprennent les ouvriers de la voie et des stations, les gardes-voie, les nettoyeurs de wagons et les ouvriers de la conduite électrique, les traitements s'élèvent encore, après réduction faite, à fr. 3200. — au minimum et à fr. 4700. — ou fr. 4850. — (Spiez-Brigue) au maximum. Comparativement aux salaires d'avant-guerre (1er janvier 1913), et une fois la réduction complètement opérée, l'augmentation de ces traitements est encore de 135 à 121 %.

La déduction sur les salaires du *personnel des ateliers et du personnel engagé à la journée* varie entre 20 et 30 centimes l'heure; rapportée à l'année elle s'élève à fr. 725. — au maximum.

La *réduction des salaires est entrée en vigueur le 1er juillet 1922;* elle ne se fera cependant sentir complètement qu'en 1924. La transition entre les anciens et les nouveaux salaires s'effectue en 4 étapes, la réduction étant:

à partir du 1er juillet 1922	de 25 %	du montant total
» » » 1er janvier 1923	de 50 %	» » »
» » » 1er juillet 1923	de 75 %	» » »
» » » 1er janvier 1924	de 100 %	» » »

Remarquons à ce sujet qu'il a été tenu largement compte des vœux du personnel dans la fixation de ces délais.

Si des cotisations calculées sur la base des traitements plus élevés ont été versées à la Caisse de pensions et de secours, elles seront remboursées au personnel.

En ce qui concerne les effets de cette réduction de salaires, il y aura lieu de se reporter aux observations relatives aux différents comptes annuels, énoncées sous «Dépenses d'exploitation».

b. Considérant la diminution du trafic et la plus faible utilisation du matériel roulant qui en résulte, l'Administration de l'exploitation a ordonné de différer tous les travaux relatifs au matériel roulant, et notamment aux wagons-marchandises, s'ils ne sont pas absolument urgents. Pour éviter que ces restrictions privent un grand nombre d'ouvriers de leur gagne-pain, il a été prescrit, d'entente avec les ouvriers, que les ateliers de Spiez et de Bœnigen resteraient fermés le lundi jusqu'à nouvel ordre. Cette disposition est entrée en vigueur le 23 octobre aux ateliers de Spiez et le 27 novembre aux ateliers de Bœnigen.

c. En ce qui concerne la *loi sur la durée du travail*, nous avons fait usage des facilités que la loi autorise en faveur des entreprises en souffrance, après y avoir été autorisé, sur notre demande, par le Département fédéral des chemins de fer. Parmi ces facilités, mentionnons la prolongation de la durée du travail, portée à 9 heures pour le personnel des stations, sauf dans quelques services spéciaux. Nous procédons de même dans le service de la voie, avec cette différence que la journée de 9 heures n'est prévue que du 1er mars au 31 octobre. De plus, en cas de besoin la journée de 8 heures est aussi dépassée par les agents de la traction et des trains, dans certains tours de service; une compensation équivalente est cependant accordée pour ces dépassements-ci.

d. Les fonctionnaires et employés pensionnés, ou le cas échéant leurs familles, ont reçu en 1922 les mêmes *allocations de renchérissement* qu'en 1921, à savoir:

les invalides	fr. 500. —
les veuves	» 300. —
les orphelins	» 75. —

Toutefois, les personnes mises au bénéfice de la pension postérieurement au 1er mai 1920, sur la base des nouveaux traitements, ne touchent pas d'allocations de renchérissement.

5. Accidents.

Nous donnons ci-dessous, en les séparant par catégories, une récapitulation des accidents qui ont atteint le personnel de la communauté d'exploitation B. L. S./B. N. pendant l'année 1922:

Catégories de personnel	Nombre d'accidents		Nombre de jours de chômage			
	Accidents professionnels	Accidents non profess.	Accidents professionnels		Accidents non professionnels	
			au total	en moyenne	au total	en moyenne
Ingénieurs de la voie et chefs de district .	3	1	102	34	6	6
Gardes-voie et gardes-barrières (hommes et femmes)	6	2	115	19	36	18
Ouvriers de la voie	43	18	651	15	286	16
Personnel des stations, sans les aiguilleurs et le personnel de manœuvre	21	10	224	11	69	7
Aiguilleurs et personnel de manœuvre . .	7	3	120	17	44	15
Personnel pour la conduite des trains . .	35	6	559	16	94	16
Personnel chargé de l'alimentation et du nettoyage du matériel roulant	2	1	30	15	—	—
Personnel de la traction	15	5	219	14	51	10
Personnel des ateliers	89	19	711	8	247	13
Personnel pour l'entretien de la conduite électrique	8	4	123	15	30	8
Personnel du service de navigation . . .	9	9	181	20	155	17
Personnel de l'administration	3	9	21	7	265	29
Ensemble	241	87	3056	13	1283	15

Parmi les accidents professionnels nous avons malheureusement un accident mortel à déplorer. Le 30 août, en gare de Spiez, un ouvrier traversant les voies a été écrasé par un train de manœuvre. La famille touche la rente légale, servie par la Caisse nationale d'assurance en cas d'accidents.

Un autre accident professionnel a entraîné l'invalidité partielle de l'agent qui en a été victime; celui-ci reçoit de la Caisse nationale d'assurance et de la Compagnie d'assurance en cas d'accidents «Zurich» une rente correspondante au degré d'invalidité.

13 voyageurs, passants et personnes étrangères à l'exploitation ont été victimes d'accidents en 1922; deux de ces accidents eurent une issue mortelle (sans cependant nécessiter le paiement de dommages-intérêts) et l'un entraînera vraisemblablement une invalidité partielle. Les indemnités respectives sont à la charge de la Compagnie d'assurance «Winterthour».

II. Construction de la ligne.

1. Acquisition de terrains.

Les règlements de comptes pour les acquisitions de terrains sur la rampe sud peuvent être considérés comme terminés car toutes les indemnités sont maintenant payées.

En revanche, le décompte définitif avec les propriétaires fonciers a révélé que plusieurs d'entre eux étaient redevables de sommes plus ou moins importantes, à rembourser au chemin de fer du fait qu'il n'a pas utilisé tout le terrain acquis et payé lors de l'expropriation. Le recouvrement de ces prétentions provoqua continuellement de nouvelles réclamations, dont la liquidation a nécessité de pénibles pourparlers. Nous nous sommes efforcé de liquider ces litiges à l'amiable, mais dans certains cas il faudra inévitablement recourir à la voie juridique.

2. Travaux neufs et travaux complémentaires.

A. Parcours Scherzligen-Bœnigen.

La récapitulation définitive des dépenses pour les bâtiments construits à la gare d'Interlaken-Ouest grâce à des subventions de la Confédération et du canton n'a pu être achevée cette année, le règlement final des comptes avec l'architecte chargé de la direction des travaux et avec quelques entrepreneurs n'ayant pas encore eu lieu.

Les pourparlers avec les C. F. F., au sujet des travaux de réfection de la gare d'Interlaken-Est exécutés par cette Administration pour le compte du B. L. S., n'ont pas encore abouti non plus, certaines contestations ayant surgi relativement au décompte final. La liquidation de cette affaire rentre dans le cadre du rapport concernant l'année 1923.

Conformément à une décision prise précédemment par la Direction, on a poursuivi entre Gwatt et Spiez, sur une longueur de 1050 m., la transformation de la voie de Brigue (côté lac) consistant à remplacer les rails par d'autres, de 46 kg. par m[1]. Le travail est ainsi terminé sur une longueur de 3140 m., et il ne reste plus qu'à l'effectuer sur la partie inférieure du parcours, du km. 4360 au km. 3352.

Pour l'accomplissement des formalités douanières un petit bureau de douane a été aménagé dans la gare d'Interlaken-Ouest.

B. Tronçon Spiez-Brigue.

Cette année encore, les dépenses à la charge du compte de construction concernent presque exclusivement l'établissement ou la continuation de travaux de protection.

Dans le tunnel de Hothen un court tronçon qui n'était pas maçonné, a été complété en raison de la friabilité de la roche.

Au dessus de la station de Hothen plusieurs parois pare-neige ont été établies et des talus consolidés.

Dans la combe de Rarogne, on a multiplié les parois de protection contre les chûtes de pierre et les glissements de neige.

Dans la vallée de Baltschieder, il a été nécessaire de procéder à la consolidation de la pente (côté vallée) sur une assez grande étendue.

Sur le parcours Lalden-Brigue, on a entrepris les travaux projetés pour la sécurité de toute la région en établissant plusieurs grands murs d'arrêt. Le projet définitif sera soumis aux autorités dans le courant de l'année 1923.

Plus de 100,000 plants d'arbres ont été placés dans les zones boisées de protection, sur la rampe nord et sur la rampe sud, pendant l'année écoulée.

Nous signalons, comme rentrant aussi dans les travaux de protection sur la rampe sud, l'acquisition de forêts de protection, l'établissement de digues de déviation, de châbles et le paiement d'indemnités pour les forêts qui ne peuvent plus être exploitées à cause du chemin de fer.

Une des plus grandes et des plus importantes régions de forêts de protection est celle de la combe de Rarogne. Des pourparlers pour l'achat de forêts ont été entamés avec la bourgeoisie de Rarogne et des experts forestiers ont été chargés de l'estimation.

Les travaux de rétablissement et de parachèvement, sur le cours inférieur du Bunderbach (projet III, devisé à fr. 145,000), ont été poursuivis et en grande partie achevés. La construction de deux grands barrages a considérablement augmenté la sécurité contre les avalanches de boue. Les subventions fédérale et cantonale demandées pour l'exécution de ce projet (au total 70 % de la somme devisée) ont été accordées pendant cet exercice. Sur la demande de la Confédération, un projet de reboisement et de travaux de protection dans la région supérieure du Bunderbach a été élaboré et soumis aux autorités pour examen et octroi de subventions.

Pour des motifs concernant la sécurité de l'exploitation, et en même temps afin de réaliser une économie de personnel, il a été décidé de supprimer la sous-station de distribution de Kandergrund, qui ne répond plus aux dernières exigences et d'en établir une autre à Kandersteg. Les frais sont devisés à *fr. 60,000.—* environ; ils seront amortis en quelques années par les économies réalisées sur les frais d'exploitation. La construction a commencé au printemps 1923.

C. Moutier-Longeau.

Le Conseil d'administration a approuvé en sa séance du 30 juin 1922 le projet modifié concernant les travaux de réfection et les travaux neufs à effectuer dans le tunnel du Grenchenberg. Les travaux, dont l'exécution a été confiée au Bureau d'ingénieurs Rothpletz et Lienhard, à Berne, ont commencé immédiatement. Ils se font en régie, c'est-à-dire que ledit Bureau d'ingénieurs s'est engagé à les organiser et à les exécuter aussi économiquement que pour son propre compte.

A la mi-octobre, la nouvelle conduite pour l'écoulement de l'eau du tunnel était déjà établie, et à la fin de l'année le nouveau radier construit sur une longueur de 90 m. Les dépenses à fin décembre s'élèvent à *fr. 318,674. 33.* Dans la suite elles seront de fr. 40,000. — à fr. 50,000. — par mois.

Sauf difficultés imprévues, le devis de 1 million de francs aura été largement calculé.

D. Changements dans les comptes de construction.

La récapitulation ci-après renseigne sur les changements survenus dans les comptes de construction pendant l'année 1922.

A. Parcours Scherzligen-Bœnigen.

	Total des dépenses Fr.	Amortissements et remboursements Fr.	Au compte de construction Fr.
I. Frais généraux et			
II. Etablissement de la ligne et installations fixes.			
1. Electrification Spiez-Bœnigen:			
a. propres dépenses	302,044. 16	36,544. 76	265,499. 40
b. dépenses de l'Etat (part au câble Berne et Thoune incluse)	2,112,140. 21	—	2,112,140. 21
Total des dépenses pour l'électrification	2,414,184. 37	36,544. 76	2,377,639. 61
2. Part aux frais d'établissement de croisements sous câble et à basse tension, aux km. 1,38; 2,958; 3,876 et 7,650	2,314. 90	—	2,314. 90
3. Modification de l'installation de mesure à la sous-station de distribution de Spiez	6,263. 80	2. 14	6,261. 66
4. Produit de la vente de parcelles de terrain	—	2,025. —	— 2,025. —
5. Amortissement des dépenses du compte de construction de 1916, contestées par le Département fédéral des chemins de fer: Réfection du tronçon Interlaken-Ouest-Interlaken-Est	—	5,100. —	— 5,100. —
Total I et II	2,422,763. 07	43,671. 90	2,379,091. 17
III. Matériel roulant.			
6. Fourgons:			
Installation du chauffage électrique: Equipement des fourgons F 901 à 903, 908 et 909 avec des chaudières électriques (fr. 17,487. 89 par wagon)	87,551. 75	112. 30	87,439. 45
IV. Mobilier et outillage.			
7. Acquisitions et amortissements pendant l'année 1922	5,132. 32	192. 60	4,939. 72
V. Services auxiliaires.			
Ateliers de Bœnigen:			
8. Electrification Spiez-Bœnigen:			
Part aux frais d'électrification:			
a. propres dépenses	433. 10	—	433. 10
b. dépenses de l'Etat	22,644. 60	—	22,644. 60
	23,077. 70	—	23,077. 70
9. Construction d'un magasin pour les ateliers	20,733. 40	2. 11	20,731. 29
10. Acquisition de machines-outils	7,392. 40	542. 85	6,849. 55
11. Acquisition de mobilier et outillage	2,788. 85	—	2,788. 85
Total V	53,992. 35	544. 96	53,447. 39
Total général Scherzligen-Bœnigen	2,569,439. 49	44,521. 76	2,524,917. 73

B. Parcours Spiez-Frutigen.

	Total des dépenses Fr.	Amortissements et remboursements Fr.	Au compte de construction Fr.
I. Frais généraux et			
II. Etablissement de la ligne et installations fixes.			
1. Conduites d'écoulement depuis le tunnel du Hondrich, ainsi que depuis les ateliers et dépôt de Spiez, aboutissant dans le nouveau réseau de canalisation établi par la Corporation de Faulensee	4,168. 80	—	4,168. 80
2. Acquisition préventive de terrain près du dépôt de Spiez	12,741. —	—	12,471. —
3. Etablissement d'un réservoir pour l'huile près du dépôt de Spiez	5,198. 95	3. 37	5,195. 58
4. Installation de l'éclairage des signaux et aiguilles aux stations de Heustrich	11,064. 10		11,064. 10
Mulenen	11,264. 60	—	11,264. 60
Reichenbach	11,539. 55	—	11,539. 55
5. Parts aux frais d'établissement de croisements sous câble aux km. 8,35; 12,195 et 14,644	935. 10	—	935. 10
6. Subventions fédérales pour les travaux de protection au Wildbach:			
Schlundbach (fr. 1037. 87 + 1820. 35)	—	2,858. 22	— 2,858. 22
Gunggbach	—	10,000. —	— 10,000. —
Heitibach	—	10,000. —	— 10,000. —
Total I et II	56,912. 10	22,861. 59	34,050. 51
III. Matériel roulant			—
IV. Mobilier et outillage.			
7. Acquisitions pendant l'année 1922:			
Pour le service des stations et la conduite des trains	47. 85	—	47. 85
Pour le service de la traction et des ateliers	1,922. 15	—	1,922. 15
Total IV	1,970. —	—	1,970. —
Total général Spiez-Frutigen	58,882. 10	22,861. 59	36,020. 51

C. Parcours Frutigen-Brigue.

	Total des dépenses Fr.	Amortissements et remboursements Fr.	Au compte de construction Fr.
I. Frais généraux et			
II. Etablissement de la ligne et installations fixes.			
1. Dépenses pour travaux de parachèvement Frutigen-Brigue: Acquisition de fonds et de droits, etc.	36,067. 60	10,068. 95	25,998. 65
2. Reboisement et travaux de protection dans la région de la rampe nord	3,922. 70	—	3,922. 70
3. Reboisement et forêt de protection sur la rampe sud	17,770. 72	449. 42	17,321. 30
A reporter	57,761. 02	10,518. 37	47,242 65

	Total des dépenses Fr.	Amortissements et remboursements Fr.	Au compte de construction Fr.
Report	57,761. 02	10,518. 37	47,242. 65
4. Travaux de protection contre les avalanches sur l'alpe de Faldum	70,234. 15	22. 74	70,211. 41
5. Déplacement de la ligne au Sevistein: Dépenses complémentaires 1917 à 1922 . . .	49,592. 91	5,297. 55	44,295. 36
6. Agrandissement de l'installation de chauffage central dans le bâtiment d'administration . .	583. 15	—	583. 15
7. Revêtement en pierres au km. 54,320 (talus), dans la forêt de Hothen	1,833. 05	—	1,833. 05
8. Parois pare-neige au km. 53,840/921	2,082. 20	—	2,082. 20
9. Parois pare-neige dans la vallée de Baltschieder	5,636. 20	345. —	5,291. 20
10. Travaux de protection contre les glissements de neige à la combe de Rarogne	5,644. 95	—	5,644. 95
11. Travaux de protection au Bunderbach:			
a. sur le cours inférieur	69,787. 90	412. 78	69,375. 12
b. dans la région supérieure	10,555. 50	—	10,555. 50
12. Subventions fédérale et cantonale pour les travaux de protection et le reboisement, projet «Kistenlaui» . . . . (Confédération fr. 12,917. 60) (Canton » 4,600. —)	—	17,517. 60	— 17,517. 60
13. Subventions fédérale et cantonale pour les travaux de protection et le reboisement, projet «Steinschlag ob Felsenburg» . . . . (Confédération fr. 27,481. 70) (Canton » 9,600. —)	—	37,081. 70	— 37,081. 70
14. Subvention fédérale et cantonale pour les travaux de protection, projet «Bunderbachgraben im Einzugsgebiet» . . . . (Confédération fr. 10,000. —) (Canton » 4,000. —)	—	14,000. —	— 14,000. —
15. Convertisseur de l'installation de sirènes dans le tunnel du Lœtschberg; amortissement de la valeur à l'état neuf du matériel récupéré . . .	—	* 3,640. —	— 3,640. —
Total I et II	273,711. 03	88,835. 74	184,875. 29
III. Matériel roulant.			
16. Fourgons:			
Installation du chauffage électrique: Equipement des fourgons F 943 et 944 avec des chaudières électriques (fr. 16,419. — par wagon)	32,854. 90	16. 90	32,838. —
A reporter	32,854. 90	16. 90	32,838. —

* Y compris fr. 5,679.60 report entre les différentes rubriques du compte de construction.

	Total des dépenses Fr.	Amortissements et remboursements Fr.	Au compte de construction Fr.
Report	32,854.90	16. 90	32,838. —
17. Agrandissement du compartiment de douane des fourgons $F^{4\ddot{u}}$ nos 961 à 965 (fr. 859. 90 par wagon)	4,299. 50	—	4,299. 50
18. Wagons-marchandises:			
Achat du wagon K^3 no 3201	6,000. —	—	6,000. —
Total III	43,154. 40	16. 90	43,137. 50
IV. Mobilier et outillage.			
19. Acquisitions et amortissements en 1922:			
Pour l'administration générale	2,617. 10	* 4,039. 60	— 1,422. 50
Pour l'entretien et la surveillance de la voie	45. 90	—	45. 90
Pour le service des stations et la conduite des trains	470. —	15. —	455. —
Pour le service de la traction et des ateliers	* 6,591. 40	—	6,591. 40
Total IV	9,724. 40	4,054. 60	5,669. 80
Total général Frutigen-Brigue	326,589. 83	92,907. 24	233,682. 59

D. Parcours Moutier-Longeau.

IV. Mobilier et outillage.			
1. Acquisitions en 1922:			
Pour l'entretien et la surveillance de la voie	87. —	—	87. —

Récapitulation.

A. Tronçon Scherzligen-Bœnigen	2,569,439. 49	44,521. 76	2,524,917. 73
B. » Spiez-Frutigen	58,882. 10	22,861. 59	36,020. 51
C. » Frutigen-Brigue	326,589. 83	92,907. 24	233,682. 59
D. » Moutier-Longeau	87. —	—	87. —
Total général	2,954,998. 42	160,290. 59	2,794,707. 83

III. Entretien de la voie et exploitation.

1. Entretien de la voie.

Les travaux d'entretien de la superstructure qui sont à la charge du *fonds de renouvellement* ont exigé durant les années 1921 et 1922 les dépenses suivantes:

* Y compris fr. 5,679. 60 report entre les différentes rubriques du compte de construction.

Parcours Scherzligen-Bœnigen et Spiez-Brigue.	1921 Fr.	1922 Fr.
Rails et attaches	55,480. 84	56,044. 87
Traverses de voies et d'aiguilles, platelages	72,979. 11	69,853. 61
Parties d'aiguilles	1,182. 72	2 711. 99
	129,642. 67	128,610. 47
A ajouter: 10 % pour salaires	12,964. 26	12,861. 04
	142,606. 93	141,471. 51
A déduire: Valeur du matériel usagé récupéré	20,280. 74	18,765. 90
Débit effectif à la charge du fonds de renouvellement	122,326. 19	122,705. 61

Parcours Moutier-Longeau.	1921 Fr.	1922 Fr.
Rails et attaches	4,729. 15	8,989. 30
Traverses	528. —	204. —
	5,257. 15	9,193. 30
A ajouter: 10 % pour salaires	525. 71	919. 33
	5,782. 86	10,112. 63
A déduire: Valeur du matériel usagé récupéré	249. 97	784. 10
Débit effectif à la charge du fonds de renouvellement	5,532. 89	9,328. 53

Il a été procédé aux remplacements suivants:

Parcours Scherzligen-Bœnigen et Spiez-Brigue.	1921 Nombre	1922 Nombre
Rails neufs, longueurs diverses	287	251
„ usagés, „ „	124	27
Traverses de hêtre, neuves	2535	3482
„ „ „ usagées	531	86
„ „ chêne, neuves	134	—
„ „ „ usagées	28	26
„ „ pin, neuves	—	68

Parcours Moutier-Longeau.	1921 Nombre	1922 Nombre
Rails neufs, longueurs diverses	3	3
Rails usagés „ „	—	—
Traverses de hêtre	22	12

Au sujet des dépenses ci-dessus, qui diffèrent peu de l'année 1921 à l'année 1922, il y a seulement lieu de remarquer que sur le parcours Frutigen-Brigue, et en particulier sur la rampe sud, il s'est produit un fort déchet de coins en bois pour la voie à double champignon, ce qui nécessitera, les années suivantes encore, des dépenses d'une certaine importance pour l'achat de nouveaux coins.

2. Exploitation.

L'horaire du 1er juin 1921, dont nous avons parlé dans le dernier rapport de gestion, a duré jusqu'au 31 mai 1922. Il a été remplacé par l'horaire du 1er juin 1922, qui est lui aussi un horaire annuel.

Les principales innovations sont les suivantes:

a. Trafic international.

1. Afin d'améliorer les correspondances à Milan, le direct international n° 140 (maintenant 136) a été avancé de 60 minutes. Cette disposition est conforme aux accords intervenus à la conférence internationale des horaires tenue à Berne en novembre 1921. En réduisant les arrêts aux stations-frontière de Delle, Brigue, Iselle et Domodossola — arrêts encore trop longs subsistant depuis la guerre — il a été possible d'abréger de 1 heure et 40 minutes la durée totale du trajet Paris-Milan. Le parcours de la voiture directe Ire/IIe classe Paris-Venise incorporée au dit train a été prolongé jusqu'à Trieste. Une continuation a été donnée à ce même train sur la ligne Spiez-Interlaken (train 1936). Tant que l'heure d'été était appliquée en France et en Angleterre, le train 136/1936 recevait, à Delle, la correspondance du train C de Calais et, de ce fait, les voitures directes Calais-Interlaken. Avec son nouvel horaire il circulait à la même heure que l'ancien train direct d'été n° 308 sur le parcours Berne-Spiez. Ce dernier, que l'horaire précédent limitait à la période du 1er juin au 30 septembre, a été remplacé par le nouveau train direct 340 mis en marche pendant la haute-saison (juillet et août), et qui constituait la continuation du direct 340 (Paris-) Pontarlier-Berne; il comprenait des voitures directes Paris-Interlaken.

2. Dans l'autre sens, la communication par trains directs 202/37/137/317 Milan-Bâle a été améliorée. Les arrêts à Iselle et à Brigue ont été réduits de 90 à 25 minutes et la marche du train quelque peu accélérée. Il a été possible de fixer le départ de Milan à 9 h 50 au lieu de 8 h 30, les heures d'arrivée à Berne et Bâle restant les mêmes.

La marche du train 1937 Interlaken-Spiez a été adaptée à l'horaire modifié du train 137. Retardé de 10 minutes, le train 1937 a eu, pendant toute l'année, une nouvelle correspondance à Berne, avec le train 337 Berne-Pontarlier (-Paris); pendant les mois de juillet et d'août il avait des voitures directes pour Paris P. L. M.

3. Cherchant toujours à améliorer les communications avec Milan, nous avons accéléré le train 144 et l'avons amené 10 minutes plus tôt à Brigue; arrivée à Milan à 20 h 20 au lieu de 20 h 35. Cela a permis d'établir la correspondance au direct de nuit Bologne-Rome, qui quitte Milan à 20 h 30. Malheureusement, nos efforts en vue d'obtenir la liaison avec les trains 12 de Zurich et Bâle et 144 pour Brigue et l'Italie n'ont pas été couronnés de succès. Nous n'avons pas réussi davantage à obtenir des C. F. F. qu'ils transforment en train direct le train omnibus (554) Bâle-Olten.

4. La communication de nuit Berne-Brigue-Italie, formée jusqu'ici dans la direction nord-sud par le train omnibus 1830 Berne-Spiez via Belp et le train-marchandises avec service de voyageurs 632 Spiez-Brigue, a été remplacée à partir du 1er juin 1922 par le nouveau train direct 132 (provisoirement via G. T. B.). Le départ de Berne se trouvait avancé de 7 minutes et l'arrivée à Brigue de deux heures environ. Cette mesure fut provoquée par l'avancement du train direct 32 Lausanne-Milan.

En sens inverse, la communication de nuit par trains 621/1801, a été maintenue.

Nos tentatives de pourvoir ces communications de voitures directes à destination et en provenance de l'Italie ont échoué jusqu'ici devant l'opposition des C. F. F., qui cherchent visiblement à empêcher cette amélioration du trafic par notre ligne. Or, ces communications nocturnes ne pourront remplir leur but que lorsque les voyageurs ne seront plus obligés de changer de voiture à Brigue. Et encore faudra-t-il ici aussi, autant que possible, mettre en circulation des voitures des trois classes.

b. Trafic interne.

5. Il a fallu avancer le train 307 Interlaken-Berne de 10 minutes pour le faire coïncider avec le train direct n° 8 Zurich-Genève, et le train 1907 Brigue-Spiez a dû faire l'objet de la même mesure. Une conséquence désagréable, mais qu'il n'était pas possible d'éviter, a été de prolonger le stationnement du train 307 à Berne (40 minutes au lieu de 30).

6. Le train direct 309 Interlaken-Berne a dû être retardé de 20 minutes pour attendre, à Spiez, le train direct de saison nº 80 (Montreux-) Zweisimmen-Interlaken; il a fallu retarder également le train 1909 Brigue-Spiez.

7. Le train 36 de Lausanne (anciennement 40) arrivant plus tôt à Brigue, le train-tram 1917 a été avancé de 15 minutes au départ de cette gare et, avec un plus court arrêt à Kandersteg, conduit directement à Spiez, où il trouvait correspondance aux trains 2317 vers Thoune-Berne et 1983 vers Zweisimmen. Cette communication a été très utilisée pendant la saison des voyages.

8. Le train direct de saison nº 80 (Montreux-) Zweisimmen-Interlaken dont nous avons parlé plus haut et qui, l'an dernier, avait été soudé au train 2312 entre Spiez et Interlaken, a continué séparément jusqu'à Interlaken, étant donné son nouvel horaire. Le trajet du train 2312 a été limité au parcours Berne-Spiez; pendant le service d'été une continuation existait cependant vers Interlaken, grâce au train 82 venant de Zweisimmen.

9. Le train 2314 a été retardé d'une demi-heure au départ de Berne pour relever la correspondance du train 508 venant d'Olten.

10. Le train direct 77 Interlaken-Zweisimmen qui, sous l'horaire précédent, circulait en été seulement, est devenu annuel; il a été retardé de 20 minutes au départ d'Interlaken afin de coïncider exactement avec le train 136 pour Brigue. La correspondance vers Thoune-Berne (train 1807 via G. T. B.) a été maintenue.

11. Donnant suite à une requête présentée, au cours de l'été, par l'administration du Kursaal d'Interlaken, nous avons mis en marche une paire de trains Spiez-Interlaken-Spiez trois fois par semaine, pour permettre aux personnes en séjour à Spiez, Faulensee, Leissigen et Dærligen d'assister aux concerts; ce à bien plaire et à titre d'essai, pendant les mois de juillet et d'août. On ne peut pas encore se prononcer définitivement sur l'utilité de ces trains.

12. En ce qui concerne le nombre de trains, les prestations de parcours ont été les suivantes:

a. direction Spiez-Brigue: 8 communications par train-omnibus, la semaine, et 7 le dimanche, 7, quotidiennement, dans la direction opposée. De plus, 2 trains Spiez-Kandersteg-Spiez, dont l'un circulant toute l'année et l'autre pendant le service d'été seulement; 1 train du dimanche Spiez-Kandersteg en juillet et en août, 3 trains-trams Spiez-Frutigen, dont un circulant toute l'année et deux seulement pendant le service d'été; 2 trains-trams Frutigen-Spiez, toute l'année, et enfin 1 paire de trains-trams Frutigen-Kandersteg-Frutigen du 1er juin au 30 septembre;

b. sur la ligne Spiez-Interlaken 8 paires de trains annuels, 2 paires de trains du 1er juin au 30 septembre, 1 train Spiez-Interlaken en juillet et en août (340) et 1 train du dimanche Spiez-Interlaken du 1er juin au 30 septembre (2306);

c. Scherzligen-Spiez: 13, Spiez-Scherzligen: 16 trains-omnibus annuels, plus 1 train Scherzligen-Spiez en juillet et en août, 1 train (2302) le dimanche en juillet et en août et 1 train (2306) le dimanche du 1er juin au 30 septembre.

Pour le trafic-marchandises l'horaire prévoyait 7 paires de trains Scherzligen-Spiez, 4 Spiez-Brigue et 3 trains Spiez-Kandersteg.

Les transports de charbon Allemagne-Italie, dont l'importance a subi de fréquentes variations, requirent à maintes reprises des mesures spéciales. La diminution des quantités à transporter se faisant de plus en plus sentir pendant le deuxième semestre, il a fallu licencier du personnel auxiliaire.

Comparées à celles de l'année 1921 les prestations de parcours accusent les différences suivantes:

	km-trains 1921	km-trains 1922	
Scherzligen-Brigue et Spiez-Bœnigen .	1,011,084	985,415	— 25,669
Moutier-Longeau	83,901	95,385	+ 11,484

Les parcours de trains-voyageurs ont augmenté de 51,685 km. sur les lignes Scherzligen Brigue et Spiez-Bœnigen, et les parcours de trains-marchandises ont diminué de 76,355 km.

L'accroissement des km-trains qui s'est produit sur le tronçon Moutier-Longeau est dû à l'introduction des nouveaux trains directs 136 et 143.

Aucune perturbation de service importante n'est survenue durant cet exercice.

Le frein à air comprimé pour trains-marchandises a pu être utilisé, sinon régulièrement, du moins très fréquemment, dans les trains de charbon Allemagne-Italie pendant l'automne. Le système Kunze-Knorr offre une grande sécurité pour la conduite des trains lorsque les appareils et les installations sont entretenus comme il convient. Jusqu'ici nous n'avons malheureusement pas reçu des trains entiers mais seulement des tranches de wagons équipés selon ce système. Nous formons cependant autant que possible des trains complets, à Spiez, pour donner l'occasion au personnel de se familiariser avec l'emploi du nouveau frein. Lorsque les transports de matières premières importées depuis le nord en Italie prendront, de façon durable, de plus grandes proportions, ce système de frein donnera la possibilité de réduire notablement l'effectif du personnel pour la conduite des trains sur les parcours en pente.

3. Tarifs et affaires commerciales.

a. Généralités.

La *baisse partielle des tarifs* réalisée en 1921 par la réintroduction de tarifs exceptionnels pour certaines marchandises et par d'autres mesures semblables n'a pas suffi à contenter le public, qui a persisté à demander, de façon toujours plus pressante, une réduction *générale et importante*, notamment pour le transport des marchandises et des animaux vivants. Si, dans notre pays, le mouvement de baisse n'est pas aussi accentué qu'il le faudrait, de l'avis de beaucoup, pour lutter contre la crise économique et en particulier pour redonner aux industries suisses d'exportation une capacité de concurrence suffisante, on croit pouvoir en attribuer la responsabilité pour une grande part aux entreprises de transport. C'est pour ces motifs que, donnant suite à une convocation du Département fédéral des chemins de fer, les représentants d'un certain nombre d'entreprises de chemins de fer et de navigation se sont réunis sous la présidence de ladite autorité, le 12 octobre 1922, aux fins de discuter, sans engager leurs Administrations, la question d'une baisse générale des tarifs. Le résultat de ces délibérations peut se résumer ainsi:

Il n'a pas été contesté que d'importants arguments militent en faveur de la réduction des tarifs, ni que le chiffre-indice du renchérissement en Suisse est maintenant, de façon générale, sensiblement inférieur au renchérissement moyen des taxes de chemins de fer. Mais d'autre part l'on ne peut perdre de vue que l'élévation des frais d'exploitation des entreprises de transport concessionnées, calculée sur la base de l'unité de prestation de parcours, dépasse généralement de beaucoup ledit chiffre-indice. Indépendamment du coût du charbon, il faut en rechercher la cause dans les augmentations de salaires provoquées par le renchérissement de la vie, augmentations dont le pourcentage est, pour les chemins de fer B. L. S./B. N. aussi, notablement plus fort, en moyenne, que celui du chiffre-indice; de plus, la réduction de la journée de travail et la prolongation des vacances (nouvelle loi sur la durée du travail) provoquent une augmentation supplémentaire des dépenses pour le personnel. On a fait valoir aussi que tant que durera la crise économique — et la réduction des tarifs des entreprises de transport contribuera dans une faible mesure seulement à la faire disparaître — cette réduction ne saurait entraîner un accroissement notable du trafic-marchandises. La conséquence en sera donc pour la grande majorité des entreprises suisses de transport une nouvelle aggravation des conditions de rendement, déjà défavorables. D'autre part il y a lieu de considérer que, quoique comprises dans les tarifs depuis le 1er août 1920, les surtaxes de guerre ne sont pas

fixées par les concessions, et qu'elles peuvent être réduites ou entièrement supprimées par libre décision des autorités fédérales. Un autre facteur qui s'oppose à ce que l'on maintienne opiniâtrement les surtaxes de guerre actuelles — facteur invoqué notamment par les Administrations B. L. S./B. N. — est la concurrence toujours croissante des automobiles.

A la conférence du 12 octobre 1922 la majorité arriva ainsi à cette conclusion que la question d'une baisse générale des tarifs devait être examinée de plus près. — Se basant sur les propositions de trois sous-commissions, dans lesquelles les chemins de fer B. L. S./B. N. étaient représentés, une deuxième conférence, tenue le 1er décembre 1922, a élaboré un programme proprement dit, sans cependant proposer une date déterminée pour sa mise à exécution. La conférence a estimé au contraire qu'il fallait en effet préparer rapidement la réduction, mais ne l'appliquer que lorsque les résultats d'exploitation se seront sensiblement améliorés. — A fin 1922, ni les C. F. F. ni les Administrations de la communauté d'exploitation B. L. S./B. N. n'avaient pris de décision au sujet de l'adoption et de la date d'entrée en vigueur dudit programme. Nous voulons néanmoins en mentionner ci-après les points essentiels pour le B. L. S.: La *réintroduction des billets de retour avec prix réduit de 20 %* a une importance pour la ligne M-L seulement. Sur le B. L. S. ces billets n'ont jamais été supprimés; l'unique effet de la mesure projetée sera de porter de 15 à 20 % la réduction sur les billets de Ire classe, tandis qu'en IIe et en IIIe classe cette réduction sera maintenue à 20 et 25 %. Quant aux *taxes pour bagages et colis express*, elles seront réduites alors même que l'on renoncerait à abaisser les taxes-marchandises; dans cette éventualité, le supplément calculé sur la base de la taxe G. V. sera ramené de 20 % à 10 %; dans l'autre cas, il s'élèvera à 20 % de la nouvelle taxe G. V. réduite. La taxe minimum d'un envoi de bagages ou de colis express sera fixée à 60 au lieu de 80 ct. Pour le transport *des animaux vivants*, la réduction sur les taxes en vigueur depuis le 1er juin 1922 sera: dans les classes I et II: 0 % pour 1 pièce de bétail, 10 % pour 2 pièces et 20 % pour un nombre supérieur; dans la classe III: 10 % de 1 à 10 pièces et 20 % pour un nombre supérieur; dans la classe IV: 10 % de 1 à 15 pièces et 20 % pour un nombre supérieur. Une réduction de la taxe minimum est prévue ici aussi. En *trafic-marchandises*, les surtaxes de guerre ajoutées aux taxes de parcours prévues au tarif normal seront réduites comme suit: Ier échelon (1 à 50 km.) de 175 % à 140 %; IIe échelon (51 à 100 km.) de 175 % à 115 %; IIIe échelon (101 à 200 km.) de 105 % à 90 %; quant au IVe échelon (201 à 300 km.), la surtaxe actuelle de 20 % sera maintenue, de même celle de 10 % pour le dernier échelon (distance supérieure à 300 km.). La taxe minimum sera réduite de 60 à 50 ct. par envoi. Afin que l'on puisse lutter plus efficacement contre la concurrence des automobiles, le représentant des Administrations B. L. S./B. N. avait parlé en faveur d'une plus forte réduction de taxes pour les courtes distances (1 à 100 kilomètres); il ne fut cependant pas possible d'amener les C. F. F. à accorder une réduction supérieure à celle que nous venons d'indiquer.

Si la baisse générale des taxes ne s'est pas encore produite au cours de l'année 1922, les chemins de fer suisses ont du moins pris une série de mesures qui constituent une réduction partielle des tarifs. Nous renvoyons à ce sujet aux chapitres *b* et *c* ci-après. Les réductions de tarifs qui y sont énumérées, comme aussi les décisions de la conférence du 1er décembre 1922 reproduites ci-dessus, prouvent suffisamment, semble-t-il, que les entreprises suisses de chemins de fer et de navigation ont bien la volonté d'aider, dans la mesure de leurs moyens, à provoquer la baisse des prix nécessaire à l'assainissement de la situation économique de notre pays. Il est hors de doute qu'elles devront aller plus loin encore dans cette voie. Aussi est-il d'autant plus regrettable que l'on ait, d'autre part, imposé de nouvelles charges à ces entreprises de transport (à celles-ci seulement et non, par exemple, aux services d'automobiles qui leur font concurrence, ni à la poste); nous voulons parler ici des *droits de timbre fédéraux sur les documents de transport* perçus depuis le 1er janvier 1922. Une requête desdites entreprises, qui, invoquant la situation difficile de leurs finances, demandaient que l'on sursît à l'application de ces droits de timbre, est demeurée sans résultat.

Les règlements, instructions et tarifs édités à nouveau pendant l'année 1922 atteignent le chiffre de 52 pour ce qui concerne le B. L. S.; il faut y ajouter 109 suppléments.

b. Particularités du service-voyageurs.

La réintroduction, avec effet au 1er mai 1922, des *billets combinables* en *service interne suisse* et en *service international* a constitué un grand pas vers le rétablissement des conditions tarifaires d'avant la guerre. Dans ces deux services les entreprises suisses de transport accordent une réduction de 20 % sur les taxes normales, simple course. Malheureusement, les chemins de fer étrangers n'ont pu se résoudre jusqu'à présent à accorder, de leur côté, une réduction sur ces billets; d'autre part, il ne faut pas perdre de vue que par suite de l'état du change les taxes-voyageurs de la plupart des pays étrangers entrant en ligne de compte sont sensiblement inférieures à celles de la Suisse. La Grande-Bretagne s'est ralliée à l'institution de ces billets et son adhésion a été la bienvenue; en revanche celle de l'Allemagne, de l'Autriche, des Etats scandinaves et de tous les Etats de l'Est manque encore.

La fixation d'un parcours minimum de 300 kilomètres de tarif pour les billets combinés, en trafic interne suisse, a eu pour résultat d'élever de 10 à 20 %, à partir du 1er mai 1922, la réduction concédée sur les *billets circulaires* du même trafic lorsque l'itinéraire à parcourir est de 300 à 399 km.

Comme les billets combinables peuvent aussi être utilisés pour des courses d'aller et retour par la même route, une autre conséquence de leur réintroduction fut d'amener les C. F. F., qui n'avaient pas encore remis en vigueur les billets de retour à prix réduits, à en délivrer de nouveau pour les distances de 150 km-tarif et plus; étant donné la répercussion de cette mesure sur les plus courtes distances, ladite Administration en délivra aussi, avec une réduction dégressive, pour les distances de 149 à 105 km. Cette réduction dut également être accordée en service direct avec les chemins de fer privés. Or, sans que la nécessité s'en fit impérieusement sentir, les C. F. F. étendirent le bénéfice de cette réduction de 20 % aux parcours *simple* course de 300 km-tarif et plus, ce qui ne laissa pas d'avoir une influence aussi sur les taxes des parcours de 299 à 211 km. Nous ne nous sommes rallié qu'à contre-cœur à cette mesure ne se justifiant pas en elle-même, à notre avis, et avons maintenu ce point de vue que si la concession prévoit l'application du tarif normal des C. F. F. par le B. L. S., cette disposition ne saurait être interprétée comme une obligation pour nous d'adopter sans autre les modifications de ce tarif normal.

En revanche, c'est avec plaisir que nous avons consenti à la *remise en vigueur, le 1er juin 1922, des abonnements généraux suisses valables 15 ou 30 jours.* Nous n'avons pas fait d'objection non plus à la *réduction des taxes des abonnements généraux, valables trois mois, donnant droit à des demi-billets*, réduction qui s'est produite un mois auparavant, le 1er mai. C'est du 1er mai aussi que date le rétablissement de la facilité, supprimée depuis le début de la guerre, qui consiste à délivrer aux sociétés anglaises de voyages, à Londres, des billets individuels complémentaires pour des parcours suisses de chemin de fer ou de navigation. Le fait que les chemins de fer français et belges accordent eux aussi des taxes réduites aux sociétés anglaises de voyages, depuis le 15 décembre 1922, s'est déjà traduit par un accroissement de trafic pendant la saison d'hiver 1922/23.

Les C. F. F. ayant décidé d'accorder des *facilités de transport spéciales* aux visiteurs du Comptoir suisse d'échantillons, à Bâle (avril 1922), ainsi qu'aux personnes se rendant à la Fête fédérale de chant, à Lucerne (juin 1922) et à la Fête fédérale de gymnastique, à St-Gall (juillet 1922), nous avons cru, avec d'autres chemins de fer privés, devoir procéder de même. Ce toutefois dans l'idée que l'on pourra suspendre l'octroi de ces facilités dès qu'une baisse générale des taxes normales aura eu lieu. Lesdites facilités ne concernent pas, d'ailleurs, les fêtes cantonales et régionales.

L'entrée en vigueur, le 1er mai 1922, de la nouvelle édition du *tarif suisse pour le transport des sociétés et des écoles* n'a pas touché le trafic interne B. L. S.; en revanche, elle a entraîné des réductions de taxes sur les lignes des C. F. F. et du M. L.

Le 1er janvier 1921, nous avions donné aux voyageurs la faculté de *réserver les places*, au départ d'Interlaken-Est, Interlaken-gare et Spiez, dans les trains Interlaken-Calais-Boulogne; cette mesure ayant rencontré l'approbation du public auquel elle s'adresse, nous avons adopté, d'entente avec les C. F. F., une disposition analogue pour les voitures directes de Ire et IIe classe Berne (Interlaken-Est-) Paris, via Pontarlier. Contre paiement d'une finance garde-place de fr. 1. — les voyageurs peuvent réserver des places en Ire ou IIe classe à partir de toutes les stations suisses où s'arrêtent les trains en question. Un accord conclu avec le P. L. M. est en vigueur depuis le 15 novembre 1922, aux termes duquel les places retenues en Suisse demeurent réservées sur le parcours français, et vice-versa.

Dans le but de faciliter les *sports d'hiver* et de développer ainsi le trafic, les voyageurs sont autorisés, depuis le 4 décembre 1922, à prendre avec eux dans les voitures un ou deux «curling-stones», transportés gratuitement comme bagage à main.

Pendant la période du 23 décembre 1922 au 11 mars 1923, les stations au nord de Scherzligen ont délivré des billets aller et retour à prix réduit (billets de sport), à destination des places de sport d'hiver de l'Oberland bernois.

Un *bureau de douane* pour les bagages et les effets a été installé à Interlaken-gare; il n'est ouvert que pendant la haute-saison.

Le rétablissement des *tarifs* internationaux *pour le transport des voyageurs et des bagages en transit par la Suisse* est presque achevé. Au cours de l'année ont été mis en vigueur: le 1er mars, le tarif Italie-Belgique, Hollande et Angleterre via Luxembourg, le 1er août, le tarif Italie-Pays-Bas via Cologne et, le 16 décembre, le tarif Italie-Alsace-Lorraine.

Aucun nouveau tarif n'a été publié, en revanche, pour le service direct des voyageurs et des bagages *Etranger-Suisse.*

Pour tenir à jour les tarifs-voyageurs et bagages internationaux un travail plus considérable et des frais d'impression beaucoup plus élevés qu'avant la guerre sont nécessaires, étant donné les fréquentes modifications des tarifs internes des divers pays, ainsi que les fluctuations du change.

En ce qui concerne le *développement du trafic*, il y a lieu de remarquer que le trafic *Etranger-Suisse* a sensiblement augmenté, notamment avec l'Angleterre; les progrès sont plus lents pour ce qui est du *trafic de transit par la Suisse.* Le trafic interne suisse de tourisme a fortement souffert de la crise économique et de l'inclémence de la température pendant la saison des voyages; il n'est pas en progrès depuis l'année précédente, plutôt accuserait-il un recul.

Nous avons de nouveau organisé une série de *trains de plaisir* à prix réduits, pendant cet exercice; pour la première fois l'un de ces trains, à destination du Lac Majeur, a franchi la frontière du pays. Les C. F. F. en organisent maintenant aussi dans toutes les directions, et c'est là une circonstance qui a nui à la réussite des nôtres en diminuant le nombre des voyageurs, notamment sur la place de Berne. Toutefois la perte de recettes a été compensée, en partie du moins, par les trains que les C. F. F. ont dirigé vers nos régions d'excursion.

c. Particularités du service-marchandises et animaux.

Les *taxes normales* suisses du service-marchandises n'ont pas encore subi de changements cette année. En revanche, de nombreuses *réductions de taxes* ont eu lieu, comme nous l'avons dit sous lit. *a*, par voie de tarification exceptionnelle. Ci-après nous mentionnons tout d'abord celles qui ont été accordées par tous les chemins de fer à voie normale et les principaux chemins de fer à voie étroite, ou tout au moins par plusieurs administrations agissant en commun:

Pour favoriser l'utilisation des déchets, le bénéfice du tarif exceptionnel nº 22 a été étendu aux *chiffons* et au *vieux papier* à partir du 12 janvier. — Dans l'intérêt d'une plus forte production agricole, la série 2 du tarif exceptionnel nº 19 a été complétée par l'admission, à partir du 14 janvier, des *drains, caniveaux et dalles de protection des rives, en ciment, pour les travaux d'amélioration du sol.* — Le tarif exceptionnel nº 33 pour l'*exportation d'alliages ferrométalliques* mis en vigueur le

1er mars a pour but de venir en aide à l'industrie électro-métallurgique, en souffrance. Il en est de même quant aux taxes exceptionnelles accordées, dès le 8 février, pour *l'exportation de l'aluminium*. — Afin de favoriser la vente du *coke* et du *poussier de coke* provenant d'usines à gaz suisses, vente qui se trouve arrêtée par la baisse des prix du charbon, les administrations de chemins de fer ont consenti, par égard envers ces usines, à comprendre ces articles, à partir du 7 mars, dans le tarif exceptionnel nº 22 dont les taxes sont très fortement réduites. — Depuis le 22 mars *l'exportation du carton* est facilitée par l'application de taxes exceptionnelles. — Pour contribuer au maintien de la nouvelle industrie du talc, à Brigue, des taxes exceptionnelles ont été introduites, le 19 avril, pour le transport *du talc moulu, d'origine suisse*, au départ de Brigue. — Le 1er mai 1922 est entrée en vigueur une réduction des taxes du tarif exceptionnel nº 1 pour le transport en grande vitesse de la *bière en fûts*. — Afin de lutter contre la crise sévissant dans l'économie forestière suisse et dans l'industrie du bois, des taxes exceptionnelles ont été accordées, à partir du 3 mai, pour *l'exportation du bois étuvé ou imprégné, ou ayant subi une autre préparation chimique*; à partir du 15 mai, des taxes spécialement réduites ont été consenties pour les *transports à grandes distances de bois en grume, billes et perches*. En outre, le 17 juin 1922, les *bois débités* furent rangés dans la série 1 du tarif exceptionnel nº 18. — L'introduction, avec effet au 26 juin, de taxes exceptionnelles pour le transport de *résidus de lessivage provenant de la fabrication du sulfite de cellulose*, au départ de Luterbach, tend à une plus grande utilisation de ces matières dans la lutte contre la poussière de la route. — Des *taxes* spécialement réduites ont été accordées *pour l'exportation du ciment et de la chaux*, dès le 21 juin, en considération de l'arrêt des affaires dans cette industrie. Tenant compte de vœux exprimés par l'industrie du bâtiment et celle du ciment, on réduisit sensiblement, le 1er août, les taxes pour le transport *du gravier, du ballast, du sable, de la terre glaise, de la marne et des pavés, de provenance suisse;* de plus, l'on transféra dans la série 2 du tarif exceptionnel nº 19 de nombreux *articles en pierre artificielle*. Depuis le 21 août, les *céréales pour semences* bénéficient d'une réduction spéciale de taxe s'élevant à 50 %. Le 1er septembre entra en vigueur une décision assimilant la *bière en bouteilles* à la bière en fûts, pour l'application des tarifs, et les taxes du tarif exceptionnel nº 8 (transport de la *glace*) subirent une réduction; à la même date, les *pommes et les poires fraîches*, *de provenance suisse*, ont été mises temporairement (pour la période allant jusqu'au 31 décembre 1922) au bénéfice du tarif spécial III, au lieu du tarif spécial II. Depuis le 14 septembre 1922, le tarif exceptionnel nº 9 est aussi applicable au transport du *cidre* et du *moût de cidre* en bouteilles, et le tarif exceptionnel nº 3 (denrées alimentaires en grande vitesse) au transport du cidre et du moût de cidre en fûts. Le tarif exceptionnel nº 2 pour le transport de *plantes vivantes* est rentré en vigueur le 15 septembre, et dès cette date les envois *de pommes de terre du pays* en wagon complet bénéficièrent, pour la période allant jusqu'au 15 novembre, d'une réduction de 30 %. Comme autres mesures en faveur de l'agriculture, il y a lieu de mentionner l'application du tarif spécial III, au lieu du tarif spécial II, pour le transport des *prunes et pruneaux frais de provenance suisse*, pendant la période du 20 septembre au 15 novembre 1922; de même l'application du tarif spécial I, au lieu des taxes de la classe générale, pour le *cidre et le moût de cidre de provenance suisse*, en wagon complet (période du 11 octobre 1922 au 31 janvier 1923). Une concession particulièrement importante est l'octroi d'une réduction de 50 % sur les taxes du tarif spécial III pour *l'exportation de pommes et de poires fraîches*, *de provenance suisse*, pendant la période du 23 octobre 1922 au 30 avril 1923. — La mise en vigueur, le 1er septembre, du tarif exceptionnel nº 36 pour *l'exportation de produits métallurgiques* via Bâle, Delle, Les Verrières et Genève est, en revanche, une mesure dont bénéficie l'industrie; un allégement de même genre a suivi, le 1er octobre, pour le trafic avec l'Italie. Des taxes exceptionnelles pour *l'exportation d'ardoises à écrire brutes*, *non façonnées*, au départ de Frutigen étaient entrées en vigueur le 28 août déjà. — Les taxes exceptionnelles appliquées depuis le 18 septembre aux transports de *fer brut* produit en Suisse ont été accordées principalement dans l'intérêt de l'industrie électro-métallurgique. — Afin de faciliter l'utilisation des déchets, des taxes exceptionnelles ont été introduites le 25 septembre

pour le transport des *matières ayant servi à l'épuration du gaz d'éclairage*, à destination de Luterbach. — Les taxes du tarif exceptionnel nº 18 pour *le bois à papier, le bois à brûler et la tourbe, de provenance suisse*, ont subi une nouvelle réduction le 1er décembre. — La réduction de 30 % sur les taxes du tarif exceptionnel nº 11 pour le transport du *foin* et de la *paille*, accordée pour la période du 20 décembre 1922 au 30 avril 1923, est une mesure prise en raison des circonstances difficiles. On peut mentionner encore la gratuité de port concédée à partir du 21 novembre 1922 pour les *dons de légumes, pommes de terre et fruits* envoyés aux chômeurs nécessiteux. Le règlement sur les réductions de taxes accordées pour le transport des objets destinés à des expositions, du 1er mars 1909, a été remis en vigueur sans aucune restriction le 15 mai 1922 déjà.

Cette énumération n'a pas épuisé la liste des réductions de tarifs effectuées pendant l'année 1922. Dans le but d'attirer du trafic, ou de prévenir des pertes de trafic qui le menaçaient, le B. L. S. a accordé d'autres facilités encore, soit isolément, soit en collaboration avec certaines lignes co-exploitées. Nous mentionnons ci-après les plus importantes pour notre Compagnie, à savoir la détaxe sur les envois de *quarz en morceaux* de St-Léonard à Oey-Diemtigen (16 juin 1922), les taxes exceptionnelles pour les envois de farine et de *farine fourragère* de Berne-Fischermætteli à Brigue (13 juillet 1922) et la détaxe sur les *envois de céréales en provenance de Gênes* et à destination de stations situées au delà de Konolfingen, Munsingen ou Belp (1er octobre 1922).

Les taxes pour le transport des *animaux vivants* ont subi une réduction générale de 20 % le 1er juin 1922.

Il y a lieu de citer, comme unique changement *en faveur* des chemins de fer survenu pendant cet exercice, l'obligation pour les propriétaires de *wagons-marchandises privés* de subvenir eux-mêmes aux frais d'entretien de ces véhicules et de payer une faible redevance pour les parcours à vide non compensés par des parcours en charge; ces dispositions sont appliquées depuis le 1er janvier 1922.

Les pourparlers et les travaux relatifs au rétablissement de *tarifs-marchandises directs pour le trafic en transit par la Suisse* se sont poursuivis pendant l'année écoulée, sans cependant qu'il fut possible de procéder enfin à l'introduction d'un nouveau tarif. Un fait particulièrement regrettable est que le tarif-marchandises France-Italie, depuis longtemps en préparation, n'ait pas encore pu entrer en vigueur. La faute en est principalement à l'instabilité des tarifs à l'étranger et aux fortes fluctuations du change.

La *situation très défavorable pour la Suisse* sous le rapport de la *concurrence en trafic de transit*, résultant de l'état du change, ne s'est pas améliorée de façon sensible. Elle se traduit par des quotes-parts de taxes fortement diminuées, et il arrive souvent que des transports doivent être abandonnés à des routes étrangères à plus long parcours, parce que s'ils voulaient soutenir la concurrence les chemins de fer suisses devraient renoncer à couvrir leurs propres frais.

C'est à cet état de choses encore qu'il faut attribuer la nouvelle et importante réduction de taxes qui a dû être accordée, à partir du 1er juin 1922, pour le transport du *charbon livré à titre de réparation par l'Allemagne à l'Italie.* Une forte diminution des quantités transportées via Lœtschberg s'est produite à la même date par suite de la concurrence de la ligne du Gothard, électrifiée. Le recul que l'on constate dans les recettes du transport-marchandises, comparées à celles de 1921, est attribuable en majeure partie à ces deux facteurs.

Le trafic-marchandises Suisse-Etranger (*exportation*) présente des symptômes d'amélioration, mais il s'est encore maintenu dans des proportions très modestes.

Le trafic d'*importation via Gênes* s'est quelque peu relevé vers la fin de l'année, après que les prix de transport des céréales eurent été réduits dans une forte mesure par les détaxes mentionnées plus haut. Sur le M. L., les quantités importées sont, il est vrai, assez considérables, mais les quotes-parts aux taxes se trouvent fortement diminuées du fait de la concurrence étrangère. Quoique des tarifs de concurrence applicables lors de l'expédition aient été créés et soient tenus à jour, les cas dans lesquels le tarif de concurrence doit être accordé par voie de détaxe sont encore très nombreux.

Le *trafic intérieur suisse des marchandises*, et en particulier le trafic entre le *Valais et le reste de la Suisse*, ne s'est élevé que peu au dessus du niveau où il était tombé en 1921.

Pour terminer ce chapitre nous pouvons mentionner qu'une voie industrielle avec pont sur l'Aar, qui relie Interlaken-gare aux moulins Naef, Schneider & Cie à Unterseen, a été mise en service le 30 août 1922.

d. Demandes de remboursement de taxes-voyageurs.

Les demandes de ce genre qui nous ont été présentées pendant cet exercice, à la suite de non-utilisation de billets ou pour des motifs analogues, sont au nombre de . . 972 (1921: 907)

En outre 793 (1921: 474)

demandes de détaxes ont été liquidées pour notre compte par d'autres administrations, aux termes de la convention suisse et de la nouvelle convention internationale sur le remboursement des taxes-voyageurs.

Total 1765 (1921: 1381)

e. Service des détaxes en trafic-marchandises.

Les demandes de restitution de port pour application erronée de tarifs, les demandes tendantes à l'application après coup de tarifs de réexpédition et d'exportation ou concernant les détaxes promises sur certains transports et les régularisations de fourvoiements dont nous avons eu à nous occuper s'élèvent à 3061 en tout (1921: 2965).

4. Service des réclamations.

Les demandes d'indemnités pour retards de trains, ainsi que pour avaries, pertes, déchets et dépassements des délais de livraison, dans le service des voyageurs, des bagages, des animaux vivants et des marchandises, ont atteint le chiffre de 910 (1921: 989), dont 7 (9) concernent l'entreprise de navigation.

Ces réclamations, ainsi que les prétentions liquidées par d'autres administrations aux termes des accords existants, ont nécessité le paiement d'indemnités comportant une somme de fr. 9567. 69 (1921: fr. 15,165. 56) à la charge de l'entreprise de chemin de fer et fr. 4. 82 (1921: fr. 64. 81) à la charge de l'entreprise de navigation.

5. Service de publicité.

La propagande en vue de développer le trafic de tourisme et les excursions dans l'Oberland bernois et le Haut-Valais s'est exercée activement, au moyen des mesures habituelles: insertions, renseignements, distribution d'imprimés, de photographies, de diapositifs et de films, appui accordé aux organisateurs de conférences, etc. sur le chemin de fer du Lœtschberg et l'Oberland bernois. La brochure française et la brochure anglaise ont été rééditées à 20,000 exemplaires chacune. Nous avons expédié en tout 13,732 guides, imprimés dans quatre langues; 28,500 exemplaires de la carte-relief dépliable avec texte dans trois langues ont été distribués et l'on a préparé une nouvelle carte du même genre, qui représentera l'Oberland tout entier. Nous avons distribué entre autres 2000 exemplaires d'un prospectus pliant rédigé spécialement à l'intention des visiteurs du Lœtschental. L'horaire-réclame de notre entreprise, «l'Indicateur bernois», a été édité de nouveau et mis en vente en 20,000 exemplaires.

Nous avons procédé à la diffusion des 600 derniers exemplaires de l'affiche du peintre Cardinaux, représentant la partie inférieure de la vallée du Rhône vue de Hothen, ainsi que de 1500 exemplaires d'une nouvelle affiche du Lac d'Oeschinen (agrandissement photographique);

l'ancienne affiche-relief de Hubacher a été utilisée en outre pour la publicité en Suisse et à l'étranger. Près de 1000 tableaux en couleurs et agrandissements photographiques, dont les sujets sont pris dans la vallée de Lœtschen et dans l'Oberland bernois, ont été remis à des bureaux de voyages, à des consulats, etc. Il a été expédié: 4036 affiches, 450 cartes-relief (la plupart contre paiement), 13,732 guides (4121 en anglais, 3686 en allemand, 3286 en français et 2639 en italien), 30,500 dépliants dans trois langues, 1000 calendriers-éphémérides et 30,000 cartes postales illustrées.

Nous avons continué avec succès la propagande entreprise, lors de fêtes, etc., auprès des diverses sociétés, pour les engager à faire un voyage de plaisir dans l'Oberland bernois par le chemin de fer du Lœtschberg. Une attention spéciale a été vouée à l'organisation, tant en Suisse qu'à l'étranger, de conférences avec projections ayant pour sujet l'Oberland bernois et la ligne du Lœtschberg. Notre participation aux Foires d'échantillons de Bâle et de Bruxelles et à l'Exposition coloniale de Marseille a constitué une excellente publicité pour l'Oberland et le Haut-Valais.

6. Etat du personnel B. L. S./B. N.

y compris celui des lignes exploitées par le B. L. S. et celui de l'entreprise de navigation sur les lacs de Thoune et de Brienz.

	Effectif du personnel permanent					
I. Administration générale.	au 31 déc. 1921			au 31 déc. 1922		
Secrétariat, y compris la chancellerie, la registrature et les archives	7			7		
Caisse principale	2			2		
Comptabilité principale	3			4		
Bureau du trafic (décomptes, statistique, publicité, etc.)	36			36		
Service commercial (bureau des tarifs)	11			12		
Concierge et garçons de bureau	4			4		
			63			65
II. Entretien et surveillance de la voie.	Berne	Spiez		Berne	Spiez	
Bureaux centraux de Berne et de Spiez	6	4		6	3	
Chefs de district	3	5		3	5	
Aides des chefs de district	2	1		2	1	
Chefs d'équipe et contre-maîtres pour les appareils d'enclenchement	9	13		9	13	
Gardes-voie	12	20		11	20	
Cantonniers à contrat annuel	23	37		24	37	
Cantonniers permanents à la journée (y compris les gardes spéciaux permanents du B. L. S.)	9	48		10	49	
Gardes-barrières, hommes et femmes	20	18		19	15	
	84	146		84	143	
			230			227
III. Service des stations et conduite des trains.						
Bureau central (y compris le bureau des télégraphes de l'administration)	12			9		
Contrôle du matériel roulant	4			3		
Chefs de gare et leurs remplaçants	5			5		
Sous-chef	1			1		
Chefs de station	54			54		
A reporter	76		293	72		292

	Effectif du personnel permanent au 31 déc. 1921		au 31 déc. 1922	
Report	76	293	72	292
Commis de station et apprentis	107		102	
Receveurs et caissiers	7		6	
Receveur aux bagages	1		1	
Portier	1		1	
Receveurs aux marchandises	2		2	
Chefs de haltes (hommes et femmes)	4		1	
Chefs d'équipe	7		6	
Aiguilleurs et ouvriers pour les appareils d'enclenchement	50		50	
Ouvriers de station à contrat annuel	32		30	
Ouvriers de station permanents, à la journée	21		20	
Chefs de train	28		29	
Conducteurs	83		80	
Gardes-freins	24		6	
		443		406
IV. Service de la traction et des ateliers.				
Bureau central	10		10	
Chefs de dépôt (en même temps chefs des ateliers) et leurs remplaçants	4		4	
Commis des services de dépôt et des ateliers	10		10	
Mécaniciens	59		58	
Chauffeurs de locomotive et aides-mécaniciens pour la traction électrique	34		34	
Visiteurs et aides-visiteurs	11		11	
Nettoyeurs de locomotives	21		19	
Nettoyeurs de voitures et wagons	19		26	
Contre-maîtres du service des ateliers	9		9	
Serruriers de la traction et électriciens	—		16	
Ouvriers des ateliers, aussi employés temporairement comme chauffeurs ou aides-mécaniciens (serruriers de la traction)	52		35	
Ouvriers d'ateliers (gens de métier, employés exclusivement au service des ateliers)	143		126	
Ouvriers d'ateliers (manœuvres)	105		98	
		477		456
V. Service des installations de courant à haute et à basse tension et des sous-centrales.				
Contrôleur des conduites électriques (technicien) et aide	2		2	
Contrôleur du télégraphe (technicien)	1		1	
Contrôleur des installations électriques	1		1	
Monteurs de la ligne de conduite et contre-maîtres	16		17	
Ouvriers de la ligne de conduite	18		17	
		38		38
VI. Usine génératrice et installations des pompes à Granges (ventilation et alimentation en eau potable)		4		4
A reporter		1255		1196

	Effectif du personnel permanent au 31 déc. 1921		Effectif du personnel permanent au 31 déc. 1922	
Report		1255		1196
VII. Service de navigation sur les lacs de Thoune et de Brienz.				
Bureaux centraux de Berne et d'Interlaken (y compris les aides de saison d'été pour le service de navigation et des stations)	5*		4*	
Capitaines et capitaines-remplaçants	5		5	
Caissiers et aspirants-caissiers	6		6	
Pilotes et pilotes en second	11		10	
Matelots	25**		24**	
Mécaniciens et mécaniciens en second	10		10	
Chauffeurs	15**		13**	
Personnel des stations (y compris le personnel des débarcadères et des signaux)	13		11	
Personnel des chantiers, aussi employé temporairement au service de navigation	12		12	
		102		95
VIII. Economat.				
Chef de l'économat	1		1	
Commis	5		4	
Magasiniers	4		4	
		10		9
Effectif total		1367		1300

Nous avons encore à mentionner les **employés de saison**, qui ne sont occupés que temporairement:

	Effectif moyen en 1921 Ing. de la voie Berne	Effectif moyen en 1921 Ing. de la voie Spiez		Effectif moyen en 1922 Ing. de la voie Berne	Effectif moyen en 1922 Ing. de la voie Spiez	
I. Service d'entretien de la voie.						
a) Ouvriers de la voie (bourrage de la voie)	65	114		43	50	
b) Gardes-barrières (femmes)	2	—		—	—	
	67	114		43	50	
			181			93
II. Service de navigation.						
Aides de station	1			2		
			1			2
Total des employés de saison (effectif moyen)			182			95

* Une partie de ce personnel est occupé pour le moment au bureau des tarifs.

** Une partie de ce personnel est occupé temporairement aux services du chemin de fer (gardes-freins).

IV. Entreprise de navigation sur les lacs de Thoune et de Brienz.

1. Généralités.

Service effectué. Lac de Thoune: Le service a été effectué pendant toute l'année sur le parcours Scherzligen-Oberhofen-Gunten-Spiez-Merligen-Beatenbucht, tandis que les bateaux n'ont touché aux stations de Thoune-Hofstetten, Leissigen, Grottes de St-Béat et Interlaken (lac de Thoune) qu'en été. — Sur le *lac de Brienz* l'exploitation annuelle s'est limitée au parcours Interlaken (lac de Brienz)-Bœnigen-Ringgenberg-Iseltwald. Les stations d'Oberried, Cascades du Giessbach et Brienz n'ont été desservies qu'en été.

Raccordement avec la nouvelle gare centrale de Thoune. Voir chapitre I, chiffre 3.

L'Association d'entreprises suisses de navigation à vapeur a traité dans plusieurs séances de commissions un certain nombre d'affaires communes, d'ordre technique, commercial ou relatives à l'exploitation. Parmi ces affaires nous citons la revision des prescriptions relatives à l'engagement, à l'instruction et aux examens périodiques du personnel des bateaux à vapeur, ainsi que des prescriptions concernant la sécurité du service des bateaux à moteur et l'emploi des appareils de sauvetage; ces revisions étaient exigées par le Département fédéral des chemins de fer.

La *Société d'assurance d'entreprises suisses de navigation à vapeur* a eu toute une série de petites indemnités à payer; elle a cependant bouclé ses comptes par un solde à nouveau.

Les renseignements sur l'exploitation du *chemin de fer de raccordement de Spiez*, que nous effectuons au prix de revient, sont contenus dans le rapport de gestion de cette entreprise.

Suspendue depuis le commencement de la guerre, l'exploitation du chemin de fer *Brienz-Rothorn* dont nous assumons également la direction n'a pas encore pu reprendre.

Comme par le passé nous nous sommes chargé moyennant indemnité, de la comptabilité et du service commercial du *funiculaire lac de Thoune-Beatenberg.*

2. Tarifs.

Les taxes normales du trafic-voyageurs, bagages, animaux et marchandises n'ont pas été modifiées pendant cet exercice. En revanche, la réintroduction des billets combinables en service interne suisse et en service international a provoqué une réduction de taxes à partir du 1er mai 1922. Une autre mesure en faveur du développement du tourisme est la remise en vigueur, le 1er juin, des abonnements généraux suisses valables 15 ou 30 jours. — La nouvelle édition du tarif suisse pour le transport des sociétés et des écoles, applicable depuis le 1er mai, a eu pour effet de réduire les taxes sur le lac de Brienz.

Les autres mesures tarifaires n'ont pas de grande portée financière.

3. Bateaux.

Généralités. Par raison d'économie, les grands bateaux-salons «Blumlisalp», «Lœtschberg» et «Jungfrau» sont restés inutilisés cette année encore. Quoique réduit au strict minimum, leur entretien a néanmoins nécessité des dépenses assez importantes. — Pour être en mesure de faire face au trafic sur le lac de Thoune les dimanches de beau temps, pendant la haute-saison, nous avons mis en état de service le bateau demi-salon «Helvetia», inutilisé depuis 1914. Le nombre des bateaux pour le transport-voyageurs soumis au contrôle fédéral et devant par conséquent être entretenus normalement a, de ce fait, atteint le chiffre de 12 (10 bateaux à vapeur et 2 à moteur). Nous n'avons pas de réparations principales, à la charge du fonds de renouvellement, à enregistrer.

Lac de Thoune. Les bateaux «Beatus», «Bubenberg» et «Stadt Bern» ont été hâlés sur cale; pour ce dernier il faut mentionner en outre le remplacement des tubes bouilleurs.

Lac de Brienz: Bateaux hâlés sur cale: «Brienz» et «Jungfrau».

4. Constructions.

Installations de débarquement. Les stations *Brienz-gare* et *Cascades du Giessbach*, comprises dans le service des bateaux à moteur à partir du 1er juin 1922, ont été pourvues, à cet effet, d'installations provisoires de débarquement qui ont été terminées pour cette date. Pour le surplus, nous n'avons eu que des travaux d'entretien à exécuter (remplacement de pilotis de choc, de platelages, réparation et peinturage d'abris, etc.); ces travaux ont cependant nécessité des dépenses importantes.

Chantiers. Ni travaux de réfection, ni travaux neufs.

Le *canal de navigation lac de Thoune-Interlaken* n'a pas exigé de travaux d'entretien présentant quelque importance.

5. Exploitation.

Le système consistant à ne changer l'horaire qu'*une fois* par an, système qui avait été introduit à titre provisoire, le 1er juin 1921, sur les lignes suisses de chemins de fer et de navigation, a été maintenu pendant l'année écoulée. Bien que le tableau-horaire de la navigation soit divisé en trois parties (été, mi-saison et hiver), il a fallu y insérer une quantité d'observations pour signaler les exceptions relatives à la circulation de certaines courses et aux heures de service de certaines stations; ces observations sont indispensables, car nous devons, par raison d'économie, adapter les prestations de parcours le plus exactement possible aux besoins du trafic, et ceux-ci varient énormément selon l'époque de l'année et les jours (semaine ou dimanche). Il n'est donc pas possible de représenter l'horaire plus clairement qu'avec la disposition adoptée, qui est pourtant souvent critiquée par le public. Ou alors faudrait-il rétablir les deux changements d'horaire par an et augmenter le nombre de subdivisions du tableau. Mais cette mesure entraînerait des frais d'impression plus élevés, aussi n'avons-nous pu nous y résoudre jusqu'ici.

Le service du lac de Brienz, assuré en juin et en septembre par deux seules paires de courses effectuant tout le parcours, s'est révélé insuffisant, vu la reprise du tourisme étranger. D'autre part, mettre en état de service un second vapeur n'aurait pas été profitable, en dehors de la haute-saison. C'est pourquoi nous avons introduit à titre d'essai, pendant les mois de juin et de septembre 1922, *deux paires de courses de bateau à moteur Interlaken-Brienz-Interlaken, circulant quotidiennement* (voir chiffre 3 ci-dessus) et correspondant, en partie, aux trains du Brunig. Dans la suite, il fallut constater que fréquemment le bateau à moteur se trouvait être trop petit; aussi dut-il être remplacé temporairement par un vapeur. L'essai sera renouvelé pendant l'été 1923 dans des conditions quelque peu modifiées.

Le service de la station d'*Oberried*, limité à l'été depuis 1918, a été supprimé pour la première fois en 1922. Le trafic de cette station a tellement diminué par suite de la concurrence du chemin de fer, et la nécessité de réduire la durée du trajet par bateau entre Interlaken et Brienz se fait si vivement sentir, que nous ne pouvions prendre plus longtemps sur nous de maintenir cette station malgré le renchérissement de l'exploitation. La question de la suppression définitive reste en suspens pour le moment.

Sur les deux lacs, le *service d'hiver* a été assuré uniquement par un bateau à moteur, du 1er novembre au 31 mars sur le lac de Thoune et du 1er octobre au 31 mai sur le lac de Brienz (le dimanche excepté, en octobre et en mai).

Ci-dessous nous indiquons les *prestations de parcours* effectuées:

	Lac de Thoune			Lac de Brienz			Les deux lacs ensemble		
	1913	1921	1922	1913	1921	1922	1913	1921	1922
km-bateaux à vapeur .	181,434	47,066	54,005	107,639	16,153	19,755	289,073	63,219	73,760
km-bateaux à moteur . .	—	28,125	23,239	—	14,184	13,321	—	42,309	36,560
Total	181,434	75,191	77,244	107,639	30,337	33,076	289,073	105,528	110,320

L'écart entre les prestations de parcours du service d'hiver et celles du service d'été s'est encore accentué. Les prestations quotidiennes étaient de 120 km-bateaux à moteur pendant l'hiver 1921/22; en juillet et en août elles ont atteint 523,3 km-bateaux à vapeur et 101,1 km-bateaux à moteur, la semaine, et 726,3 km-bateaux à vapeur, le dimanche. Si l'on compte 4 km-bateau à moteur pour 1 km-bateau à vapeur on obtient une proportion de 1:16 entre un jour d'hiver et un jour ouvrable pendant la haute-saison et de 1:22 entre un jour d'hiver et un dimanche de haute-saison. Remarquons encore que les courses spéciales, si fréquentes les dimanches d'été, ne sont pas comprises dans ce calcul. Le service de navigation est donc presque devenu un service de saison; en outre, pendant la saison même, les prestations de parcours sont beaucoup plus élevées le dimanche que la semaine. Il faudrait que les désavantages inhérents à une exploitation de ce genre, la trop brève utilisation des bateaux si coûteux à construire et à entretenir, en particulier, fussent compensés par une élévation correspondante des prix de transport, ainsi que cela se pratique pour les chemins de fer de montagne. Mais dans le cas particulier les conditions de concurrence ne permettent malheureusement pas d'appliquer un principe semblable en matière de tarifs. En revanche on peut s'attendre à ce que la reprise du tourisme international ait pour premier effet une augmentation du mouvement-voyageurs pendant la semaine; l'ancienne proportion, beaucoup plus favorable, entre les dimanches et les jours ouvrables se trouverait ainsi rétablie.

Ensuite de l'abaissement du niveau du lac de Thoune, le service de la station d'été Thoune-Hofstetten n'a pu reprendre que le 6 mai (au lieu du 1er mai). — Il n'y a pas d'autre *interruption de service* présentant quelque importance à signaler.

Aucun *accident* à des tiers (passagers ou passants), engageant la responsabilité de l'entreprise, ne s'est produit pendant l'année 1922 et les accidents survenus au personnel étaient tous sans gravité.

V. Rapport financier.

1. Généralités.

Le Département fédéral des postes et des chemins de fer a approuvé les *comptes et le bilan de l'année 1921* en date du 7 juillet 1922, conformément à la loi sur la comptabilité des chemins de fer du 27 mars 1896; la vérification des dépenses de construction, à laquelle il n'a pas été procédé et l'apurement légal du fonds de renouvellement demeurent réservés.

En ce qui concerne le *trafic*, 1922 fut, dans la grave crise économique qui caractérise la période d'après-guerre, une année particulièrement défavorable. L'amélioration de la situation commerciale, que l'on espérait, ne s'est malheureusement pas produite et la dépression économique s'est maintenue sans changement. — Le B. L. S., tronçon d'une grande ligne internationale de transit, s'est extrêmement ressenti des effets de cette crise. Par surcroît, le temps pluvieux des mois d'été et d'automne a porté grand préjudice au trafic-voyageurs, notamment au trafic dû aux excursions du dimanche vers les centres sportifs de l'Oberland bernois et du Valais. Le trafic international souffre de la dépréciation des changes dans les Etats voisins, quoique l'on remarque cependant une certaine compensation des changes par la différence des prix. Favorisée par l'état du change, la dépréciation générale des routes suisses de transit par les taxes des lignes détournées étrangères avive la concurrence, tant en trafic-voyageurs qu'en trafic-marchandises. Puis il y a lieu de mentionner encore le tort toujours plus sensible que nous causent les automobiles. Une cause principale de la diminution

des recettes est qu'une importante partie des transports de charbon Allemagne-Italie livré à titre de réparation ont dus être cédés, le 1er juin 1922, à la route du Gothard; de plus, la quantité totale transportée à travers la Suisse est moindre qu'en 1921 ensuite de la plus forte concurrence faite par la voie maritime, comme en général de la production inférieure des mines. — Pour lutter contre la concurrence maritime via Rhin-Rotterdam-Gibraltar et celle de la route de Brême, favorisées par l'état du change, il a fallu fortement réduire les taxes suisses de transport, ce qui ne laisse naturellement pas d'avoir une grande répercussion sur le rendement des trafics en question.

Dans ces conditions nous ne pouvons que nous incliner devant le fait que les recettes d'exploitation de l'exercice 1922 sont d'environ 3 millions de francs inférieures à celles de l'année précédente.

La récapitulation des *quantités transportées et des recettes* des années 1921 et 1922 présente l'aspect suivant:

		Quantités transportées		Recettes	
		1921	1922	1921 Fr.	1922 Fr.
Service des voyageurs	Nombre de personnes	1,820,548	1,884,139	3,016,750.50	2,938,225.70
Service des bagages	Tonnes	6,043	5,894	252,525.46	241,119.26
Service des animaux	Pièces de bétail	35,400	49,955	163,661.64	183,854.15
Service des marchandises (transports postaux compris)	Tonnes	1,463,177	1,203,646	8,618,798.96	5,681,913.34

L'augmentation que l'on constate dans le trafic-voyageurs (+ 63,591 personnes ou courses) provient uniquement des abonnements à parcours déterminé, dont le prix est très réduit; le service d'abonnement accuse en effet une augmentation de 82,285 personnes ou courses, tandis que pour les billets simple course, par exemple, nous avons une diminution de 92,762 personnes.

La réintroduction des billets combinables, qui bénéficient d'une réduction d'environ 20 % sur les taxes normales de la simple course, et la plus grande utilisation des billets circulaires (augmentation: 21,076 courses) contribuent de leur côté à réduire le bénéfice du service-voyageurs. C'est pour ces motifs que malgré l'augmentation des quantités transportées, on enregistre dans ce service une diminution de recettes de fr. 78,524. 80.

En service-marchandises nous constatons, comme il a été dit plus haut, une forte diminution des transports de charbon Allemagne-Italie livré à titre de réparation. Ces transports, qui avaient atteint le chiffre de 711,337 tonnes l'année précédente, sont tombés à 398,707 tonnes en 1922, et les recettes y relatives ont passé de fr. 4,145,940. — à fr. 1,919,856. —. La baisse générale de trafic due à la crise économique se traduit par la diminution des tonnes-marchandises dans les classes de tarifs G. V., Expéditions partielles et Wagons complets A et B; pour cette dernière classe seule cette diminution est de plus de 20,000 tonnes. Puis est survenue encore, en automne 1921, la remise en vigueur des tarifs exceptionnels, dont l'influence sur les recettes a été notable. Les frais accessoires en trafic-marchandises accusent eux aussi un recul, attribuable au service des entrepôts à Frutigen, qui en raison de la crise économique a été faible pendant cet exercice.

Seul le trafic-animaux a subi une augmentation importante, due sans doute au fait qu'il avait été entravé, l'année précédente, par l'épizootie de fièvre aphteuse. Toutefois le surplus de recettes ne correspond pas au fort accroissement des quantités transportées; la cause en est à la réduction du tarif pour le transport des animaux survenue pendant l'année (1er juin), et qui a contre-balancé les effets de cet accroissement dans une forte proportion.

Les *recettes et les dépenses d'exploitation* enregistrées pendant les six dernières années sont les suivantes:

Recettes:	1917 Fr.	1918 Fr.	1919 Fr.	1920 Fr.	1921 Fr.	1922 Fr.
Transport des voyageurs	1,447,542	1,570,842	2,223,810	2,774,403.21	3,016,750.50	2,938,225.70
» » bagages .	108,522	127,425	184,193	229,795.85	252,525.46	241,119.26
» » animaux	123,473	182,586	168,080	149,435.66	163,661.64	183,854.15
» » marchandises, colis postaux y compris	2,363,329	3,411,292	6,043,716	8,453,061.07	8,618,798.96	5,681,913.34
Recettes diverses . . .	386,366	432,531	544,371	669,555.99	530,327.44	521,990.31
Total des recettes d'exploitation	4,429,232	5,724,676	9,164,170	12,276,251.78	12,582,064.—	9,567,102.76
Dépenses*	3,292,242	4,438,270	5,717,812	7,000,063.16	8,041,217.75	7,448,385.47
Excédent des recettes .	1,136,990	1,286,406	3,446,358	5,276,188.62	4,540,846.25	2,118,717.29

* Frais de renouvellement non compris.

Il ressort de cette comparaison que les dépenses ont subi une diminution de fr. 592,832. 28 provenant principalement du recul du trafic et de la baisse des prix du charbon (Moutier-Longeau). Pour plus amples détails, voir chiffre 2 ci-après (Dépenses d'exploitation).

En raison de la diminution importante survenue dans les recettes, l'excédent du compte d'exploitation est de fr. 2,422,128. 96 inférieur à celui de l'exercice précédent. Etant donné le résultat insuffisant des comptes, comme aussi en considération de la procédure de concordat, le service d'intérêt de nos emprunts hypothécaires est demeuré suspendu. Cependant il est prévu que le second coupon semestriel de 1922 sera payé après la conclusion du concordat.

Diverses conférences ont eu lieu au cours de cette année avec la Chambre des poursuites et des faillites du Tribunal fédéral suisse; elles ont abouti à la mise au point de notre proposition d'assainissement financier. Le rapport sur la conclusion du concordat et sur les mesures définitivement adoptées concerne l'exercice suivant. Néanmoins nous constatons d'ores et déjà que le concordat a été approuvé par l'assemblée des actionnaires et par les assemblées de créanciers tenues le 1er mai 1923.

2. Rapport sur les comptes et le bilan.

a. Compte d'exploitation: Chemin de fer.

Recettes:

En mettant en parallèle les recettes d'exploitation des années 1921 et 1922, nous obtenons le tableau suivant:

	1921		1922		Augmentation ou diminution des recettes 1922/1921		
	Fr.	%	Fr.	%		Fr.	%
Transport des voyageurs . .	3,016,750. 50	23,98	2,938,225. 70	30,71	—	78,524. 80	2,60
Transport des bagages . . .	252,525. 46	2,01	241,119. 26	2,52	—	11,406. 20	4,52
,, ,, animaux . . .	163,661. 64	1,30	183,854. 15	1,92	+	20,192. 51	12,34
,, ,, marchandises .	8,441,983. 96	67,10	5,506,080. 39	57,55	—	2,935,903. 57	34,78
Transports postaux	176,815. —	1,40	175,832. 95	1,84	—	982. 05	0,55
Recettes de transport, total .	12,051,736. 56		9,045,112. 45		—	3,006,624. 11	24,95
Recettes diverses, total . . .	530,327. 44	4,21	521,990. 31	5,46	—	8,337. 13	1,57
Total des recettes	12,582,064. —	100,00	9,567,102. 76	100,00	—	3,014,961. 24	23,96
ou, par km. de ligne	106,627. 65		81,077. 14		—	25,550. 52	

Nous nous sommes déjà exprimé plus haut, sous chiffre 1 du présent chapitre (Généralités), quant aux causes des variations survenues d'une année à l'autre dans les recettes.

Les *recettes du trafic commun Scherzligen-Spiez-Interlaken* et les parts respectives du chemin de fer et de l'entreprise de navigation sont les suivantes:

	1922	%	1921	%
Recettes du trafic commun Scherzligen-Interlaken	Fr. 974,028. 48	—	Fr. 1,021,777. 07	—
Quote-part du chemin de fer	„ 759,742. 22	78	„ 796,986. 12	78
Quote-part de l'entreprise de navigation	„ 214,286. 26	22	„ 224,790. 95	22

Dépenses d'exploitation (chemin de fer).

Sans les frais de renouvellement, ces dépenses ont été les suivantes:

	1921	1922	Augmentation ou diminution sur l'année précédente	
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
I. Administration générale	334,222. 95	368,458. 11	34,235. 16	—
II. Entretien et surveillance de la voie	966,572. 55	886,103. 37	—	80,469. 18
III. Service des stations et conduite des trains	2,163,703. 74	1,917,640. 86	—	246,062. 88
IV. Service de la traction et des ateliers	3,577,063. 38	3,221,382. 54	—	355,680. 84
V. Dépenses diverses	999,655. 13	1,054,800. 59	55,145. 46	—
E semble	8,041,217. 75	7,448,385. 47	89,380. 62	682,212. 90
				— 89,380. 62
soit *au total une diminution de dépenses de*			Fr.	592,832. 28

La diminution de dépenses réalisée pendant l'année 1922 se répartit entre:

a. les économies dans nos propres services . . . . Fr. 523,562. 01

b. les quotes-parts aux frais des gares communes (notamment celle de Brigue) » 69,270. 27

Les augmentations ou les diminutions de dépenses qui se sont produites dans les différentes rubriques se justifient comme suit:

Ad I. Administration générale: + fr. 34,235. 16. Les frais d'exploitation des lignes co-exploitées, et par le fait même leurs quotes-parts proportionnelles aux frais d'administration, ayant diminué, la quote-part restant à la charge du B. L. S. s'est accrue dans une mesure correspondante.

Ad II. Entretien et surveillance de la voie: — fr. 80,469. 18. Les frais de personnel ont diminué de fr. 25,000. — ensuite d'une modification de la répartition des frais pour les aiguilleurs (à la charge de la rubrique III). De plus, en limitant autant que possible les travaux d'entretien concernant l'infrastructure, la superstructure et les bâtiments on a pu économiser une somme de fr. 100,000. — environ; sous d'autres rubriques, en revanche, nous avons un surcroît de dépenses: déblaiement de la neige et de la glace (fr. 30,000. —), entretien des clôtures de la voie (fr. 3000. —) et quotes-parts aux frais d'entretien des gares communes (fr. 20,000. —). Il ne faut pas perdre de vue non plus que certains travaux d'entretien différés devront être effectués plus tard, successivement.

Ad III. Service des stations et conduite des trains: — fr. 246,062. 88. La forte diminution des transports-marchandises (notamment des transports de charbon a rendu disponible une partie du personnel engagé pour le service de garde-freins, d'où une importante réduction de dépenses à la rubrique: Personnel pour la conduite des trains. D'autres économies ont été réalisées sur les

frais d'imprimerie (horaire, billets, tarifs, etc.) et sur les frais des gares communes; pour ce dernier point elles résultent de la baisse du trafic (nombre d'essieux) en gare de Brigue.

Ad IV. Service de la traction et des ateliers: — fr. 355,680. 81. La diminution s'est produite dans les rubriques suivantes:

Charbon (spécialement Moutier-Longeau)	environ	fr.	237,000. —
Energie électrique	»	»	26,000. —
Matières de graissage	»	»	25,000. —
Matières pour l'éclairage et le nettoyage	»	»	6,000. —
Gares communes	»	»	13,000. —
Entretien du matériel roulant	»	»	49,000. —

Ces économies sont dues à la diminution des prestations de parcours et des charges brutes, ainsi qu'à la baisse des prix du charbon et de l'huile.

Comparées à celles de l'exercice précédent, les prestations de parcours de l'année 1922 présentent les diminutions suivantes, qui proviennent principalement des transports de charbon Allemagne-Italie:

Kilomètres-locomotives	environ	7 %
Kilomètres-essieux	»	13 %
Tonnes kilométriques brutes	»	13 %

Ad V. Dépenses diverses: fr. 55,145. 46. Ce surcroît de dépenses s'est produit à la rubrique V A 2, par suite des plus fortes indemnités à payer pour les parcours de locomotives; certaines de nos machines ont, en effet, été immobilisées pendant de longues périodes par des réparations et des révisions. En outre, les comptes de l'économat bouclent par une perte due au fait que, en raison de l'électrification, la majoration des matières de consommation a produit une somme beaucoup moins importante, le combustible (charbon) n'entrant plus en ligne de compte. Le produit de la majoration des autres matières n'a pas suffi à contre-balancer les salaires et autres frais de l'économat et des magasins.

Au chapitre V C, les augmentations et les diminutions de dépenses des différentes rubriques se compensent. Nous devons néanmoins signaler que les impôts augmentent considérablement d'année en année. Notre remarque s'applique en particulier aux impôts perçus dans le canton du Valais.

Pour les années 1921 et 1922, les dépenses d'exploitation et moyennes sont les suivantes (frais de renouvellement non compris):

	1921	1922
Au total	Fr. 8,041,217. 75	Fr. 7,448,385. 47
par kilomètre de ligne	» 68,145. 91	» 63,121. 91
par kilomètre de train	» 7. 34	» 6. 89
coëfficient d'exploitation	63,91 %	77,85 %

Résultat des comptes.

	1921	1922
Recettes d'exploitation	Fr. 12,582,064. —	Fr. 9,567,102. 76
Dépenses d'exploitation	» 8,041,217. 75	» 7,448,385. 47
Excédent des recettes	Fr. 4,540,846. 25	Fr. 2,118,717. 29

Les dépenses à la charge du fonds de renouvellement, dont il n'est pas tenu compte dans les frais d'exploitation, se sont élevées à fr. 129,691. 18 en 1921 et à fr. 133,066. 44 pendant l'exercice écoulé.

b. Compte d'exploitation: Navigation.

Recettes.

Ces recettes se répartissent de la manière suivante entre les différentes rubriques:

	1921	en %	1922	en %	en plus ou en moins 1922/1921
1. Transport des voyageurs	Fr. 526,707. 59	94,71	Fr. 517,448. 03	94,65	— Fr. 9,259. 56
2. Transport des bagages .	„ 2,570. 52	0,46	„ 2,504. 56	0,46	— „ 65. 96
3. Transport des animaux et des marchandises . . .	„ 14,034. 15	2,52	„ 13,093. 08	2,40	— „ 941. 07
4. Transports postaux . .	„ 4,200. —	0,76	„ 4,200. —	0,77	—. —
Recettes de transport	Fr. 547,512. 26	98,45	Fr. 537,245. 67	98,28	— Fr. 10,266. 59
5. Recettes diverses . . .	„ 8,594. 20	1,55	„ 9,434. 10	1,72	+ „ 839. 90
Total des recettes d'exploitation	Fr. 556,106. 46	100,00	Fr. 546,679. 77	100,00	— Fr. 9,426. 69

Les résultats de 1921 et 1922, pris séparément pour chacun des deux lacs, se présentent comme suit:

	Lac de Thoune	Lac de Brienz
Recettes d'exploitation de 1921	Fr. 445,426. 13	Fr. 110,680. 33
„ „ „ 1922	„ 426,050. 29	„ 120,629. 48
En 1922 { en plus	Fr. —. —	Fr. 9,949. 15
En 1922 { en moins	„ 19,375. 84	„ —. —

Le nombre des *touristes étrangers* a de nouveau progressé de façon sensible depuis l'année passée, notamment pour ce qui est des Anglais et des Américains voyageant par sociétés. En revanche, le trafic interne suisse de tourisme et de villégiature accuse un fort recul provoqué en partie par la profonde dépression économique et en partie par l'état extrêmement défavorable de la température pendant la saison des voyages, en particulier les dimanches. C'est à ces circonstances que l'on doit attribuer le fait que 258,814 personnes seulement ont été transportées sur le lac de Thoune, contre, 266,768 pendant l'exercice précédent. Si le chiffre des personnes transportées sur le lac de Brienz a, au contraire, passé de 103,642 à 109,778, nous le devons à un accroissement des prestations de parcours pendant la saison des voyages.

La comparaison des *recettes d'exploitation* par *km-bateau* entre la dernière année de paix (1913), 1921 et 1922 présente l'aspect suivant, 4 km-bateau à moteur étant comptés pour 1 km.-bateau à vapeur:

	1913	1921	1922
Km-bateau parcourus	289,073	73,796	82,900
Recettes d'exploitation, au total	Fr. 1,060,422. 83	Fr. 556,106. 46	Fr. 546,679. 77
Recettes d'exploitation, par km-bateau . .	„ 3. 66	„ 7. 53	„ 6.59

Dépenses d'exploitation.

Réparties sous les principales rubriques, les dépenses d'exploitation sont les suivantes:

	1921	1922	En plus ou en moins en 1922 comparativement en 1921
1. Administration générale	Fr. 29,840. 70	Fr. 28,358. 27	— Fr. 1,482. 43
2. Personnel de l'exploitation	„ 206,241. 45	„ 203,627. 50	„ 2,613. 95
3. Matières consommées pour la navigation	„ 203,216. 98	„ 138,578. 15	— „ 64,638. 83
4. Entretien des bateaux et des accessoires, ainsi que des stations et des immeubles	„ 290,615. 85	„ 291,862. 40	+ „ 1,246. 55
5. Dépenses diverses	„ 88,767. 91	„ 93,856. —	+ „ 5,088. 09
Total des dépenses d'exploitation	Fr. 818,682. 89	Fr. 756,282. 32	— Fr. 62,400. 57

Nous avons les remarques suivantes à formuler au sujet de diverses rubriques:

Ad 1. Diminution des frais de bureau, d'impression, etc.

Ad 2. La réduction des dépenses pour le personnel de l'exploitation (personnel du mouvement et personnel des stations) réalisée malgré l'augmentation des prestations de parcours a été rendue possible notamment par le fait que le Département fédéral des chemins de fer nous a autorisé à prolonger d'une heure, pendant les mois de juillet, août et septembre, la durée maximum du travail quotidien de ce personnel.

Ad 3. Les réserves de charbon constituées aux anciens prix, plus élevés, étant consommées, les prix de revient portés en compte ne sont que peu supérieurs aux prix du marché de l'année dernière.

Ad 4. Le dégrèvement du compte: „Personnel des chantiers" obtenu en cédant du personnel des bateaux pour le service de garde-freins sur la ligne du Lœtschberg n'a été que de fr. 5,519. 55 en 1922, contre fr. 19,238. 45 l'année précédente. Mais la possibilité d'accélérer les travaux d'entretien des bateaux qui a résulté de cette circonstance nous a permis ensuite de mettre un grand nombre de gardes-freins auxiliaires à disposition, pendant les premiers mois de l'année 1923, alors qu'une forte recrudescence se faisait momentanément sentir dans les transports de charbon Allemagne-Italie.

Ad 5. Le surcroît de dépenses de fr. 5,088. 09 concerne presque entièrement les cotisations plus élevées versées à la Caisse de pensions et de secours des fonctionnaires et employés, ensuite de la transformation des allocations de renchérissement en traitements fixes.

L'effectif du personnel, qui était de 203 au moment où la guerre a éclaté, est tombé de 103 à 97 pendant cet exercice. Dans ce dernier chiffre sont compris 13 agents des débarcadères et des signaux (dont 2 seulement pour l'été), qui ne se vouent pas exclusivement au service de notre entreprise. — Mais quoique le personnel de l'entreprise de navigation ait diminué de plus de moitié depuis 1913, les dépenses pour ce personnel (salaires, allocations supplémentaires, uniformes, versements aux caisses de secours — mais sans les primes d'assurance-accidents) s'élèvent à fr. 569,479. 35 pour 1922, contre fr. 409,871. 54 en 1913.

Rapportées au km-bateau à vapeur (4 km-bateau à moteur étant comptés comme 1 km-bateau à vapeur), les *dépenses totales d'exploitation* s'élèvent à fr. 9. 12 pour 1922 (fr. 11. 09 l'année précédente). Indépendamment des économies réalisées sur le compte combustible, l'accroissement des prestations de parcours a contribué dans une certaine mesure à cette réduction de la moyenne kilométrique.

Résultat des comptes.

	1919	1920	1921	1922	1922 comp. à 1921
Recettes . .	Fr. 344,407. 66	Fr. 480,398. 87	Fr. 556,106. 46	Fr. 546,679. 77	— Fr. 9,426. 69
Dépenses . .	» 676,598. 01	» 799,928. 37	» 818,682. 89	» 756,282. 32	— » 62,400. 57
Déficit	Fr. 332,190. 35	Fr. 319,529. 50	Fr. 262,576. 43	Fr. 209,602. 55	— Fr. 52,973. 88

Bien qu'il se soit de nouveau amélioré de façon sensible, comparativement à l'exercice précédent, le résultat de l'exploitation de l'entreprise de navigation est encore très défavorable. Il est vrai qu'une nouvelle diminution de dépenses résultera de la réduction des salaires actuellement en cours, mais cette diminution sera loin de suffire pour supprimer le déficit. A moins d'une forte et prochaine augmentation de recettes, il faudra plutôt songer à prolonger la durée du travail en dehors de la saison également, de manière à réduire, en particulier, les frais d'entretien des bateaux et des stations. D'autre part, si l'on ne pouvait arriver à établir, à la nouvelle gare centrale de Thoune, un raccordement avec le service de navigation présentant à peu près les mêmes avantages que le raccordement actuel de Scherzligen, il serait absolument impossible à notre Compagnie de continuer à assurer le service de navigation sur les deux lacs de l'Oberland.

3. Fonds spéciaux.

a. Fonds de renouvellement.

Les taux pour la dotation légale du fonds de renouvellement, ainsi que les prélèvements sur ce fonds en faveur des lignes à traction électrique Scherzligen-Brigue, Spiez-Interlaken-Est et de la ligne Moutier-Longeau, n'ont pas encore été convenus avec le Département fédéral des chemins de fer.

Ces comptes n'ont donc été établis que d'une manière approximative.

b. Entreprise accessoire de navigation sur les lacs de Thoune et de Brienz.

L'excédent des *dépenses d'exploitation* sur les recettes s'élève à . . . . . Fr. 209,602. 55

En outre, les dépenses suivantes sont à la charge de cette entreprise:

1. Intérêts des emprunts	» 17,385. —
2. Versement au fonds de renouvellement.	» 50,000. —
Découvert total	Fr. 276,987. 55

L'entreprise de navigation présentait un découvert de Fr. 390,903. 25 en 1920 et de Fr. 331,712. 68 en 1921. Il n'a pas été tenu compte de l'amortissement de l'emprunt.

4. Compte de profits et pertes.

Les recettes et dépenses du compte de profits et pertes présentent, pour les années 1921 et 1922, les chiffres suivants:

Recettes.	1921	1922
1. Excédent des recettes d'exploitation	Fr. 4,411,155. 07	Fr. 1,985,650. 85
2. Intérêt des capitaux employés à des travaux neufs . . .	„ — .	„ 50,286. 15
3. Produit des valeurs et des créances	„ 147,409. 86	„ 265,911. 12
4. Prélèvements sur les fonds spéciaux	„ 179,211. 03	„ 133,066. 44
Total	Fr. 4,737,775. 96	Fr. 2,434,914. 56

Dépenses.	1921	1922
1. Intérêts des emprunts consolidés	Fr. 4,654,499. 60	Fr. 4,646,865. —
2. Intérêts des dettes courantes	„ 1,239,561. 16	„ 1,107,380. 67
3. Frais de finances, pertes de cours, droits, etc.	„ 155,021. 65	„ 74,415. 44
4. Perte sur l'exploitation d'entreprises accessoires	„ 262,576. 43	„ 209,602. 55
5. Versements aux fonds spéciaux	„ 379,370. 01	„ 380,167. 40
6. Autres dépenses	„ 435,630. 73	„ 358,767. 60
Total	Fr. 7,126,659. 58	Fr. 6,777,198. 66

Résultat des comptes.	1921	1922
Recettes	Fr. 4,737,775. 96	Fr. 2,434,914. 56
Dépenses	„ 7,126,659. 58	„ 6,777,198. 66
Solde passif annuel du compte de profits et pertes	Fr. 2,388,883. 62	Fr. 4,342,284. 10

Le solde passif du compte de profits et pertes de l'année 1922 est de fr. 1,953,400. 48 supérieur à celui de l'exercice précédent; ce résultat défavorable est dû à la diminution du trafic, soit des recettes.

5. Bilan.

Nous avons les remarques suivantes à formuler:

1. Les opérations effectuées à la charge du «Compte de construction du chemin de fer» ressortent des tableaux A^1, A^2, A^3 et A^4, ainsi que du décompte des dépenses de construction figurant sous chapitre II, Construction de la ligne.

2. *Constructions inachevées.* Les dépenses pour les travaux de construction en cours s'élèvent à fr. 2,049,527. 17. Cette somme comprend les frais de reconstruction des gares d'Interlaken-Ouest et Est (fr. 1,358,042. 92), la première moitié de notre quote-part pour la construction de la nouvelle gare de Thoune (fr. 1,800,000. —), ainsi les frais relatifs aux travaux de réfection dans le tunnel du Grenchenberg (fr. 361,210. 21). Le reste a trait à des ouvrages de protection et à divers petits travaux.

3. Les *dépenses pour entreprises accessoires* (service de navigation sur les lacs de Thoune et de Brienz) ont passé de fr. 3,789,449. 77 à fin 1921 à fr. 3,807,329. 01 à fin 1922; cette augmentation concerne le port de Thoune.

4. Les *dépenses à amortir* s'élevaient à fin 1921 à	Fr. 12,419,482. 36
Au cours de l'exercice *s'y ajoutèrent:*	
Amortissements des installations détruites, etc.	» 68,496. 76
Situation au 31 décembre 1922	Fr. 12,487,979. 12

Cette somme se décompose comme suit:

Ligne Spiez-Brigue	Fr. 9,806,322. 64
Ligne Scherzligen-Bœnigen	» 1,203,320. 75
Ligne Moutier-Longeau	» 1,478,335. 73
Total, comme ci-dessus	Fr. 12,487,979. 12

5. *Emprunts consolidés.* Etant donné la réorganisation financière en cours, il n'a été procédé à aucun tirage d'obligations.

6. *Dettes courantes:*

a. Les titres et coupons échus, qui ne sont pas encore remboursés, comprennent:

		Titres	Coupons
Obligations de l'emprunt Ire hyp., Frutigen-Brigue		Fr. 963,000. —	Fr. 8,628,360. —
» » » Ire » Spiez-Frutigen			» 240,000. —
» » » Ire » Scherzligen-Bœnigen . .			» 1,440,060. —
» » » Ire » Moutier-Longeau			» 6,952,080. —
» » » IIe » Frutigen-Brigue			» 1.489.602. 64
» » » IIe » Spiez-Frutigen			» 742.500. —
» » » IIe » Scherzligen-Bœnigen . .			» 292,500. —
» » » Ire » Entreprise de navigation sur les lacs de Thoune et de Brienz		» 337,000. —	» 182,888. 75
Coupons d'actions privilégiées			» 37,860. —
Intérêts des obligations sorties au tirage mais non remboursées .			» 195,028. 13
	Coupons		Fr. 20,200,879. 52
	Titres	Fr. 1,300,000. —	» 1,300,000. —
	Total des titres et coupons échus		Fr. 21,500,879. 52

b. Prorata d'intérêts non échus.

Ce poste comprend:

Intérêts de l'emprunt Ire hyp. Frutigen-Brigue, prorata du 1er novembre au 31 décembre 1922	Fr. 186,913. 35
Intérêts de l'emprunt Ire hyp. Moutier-Longeau, prorata du 1er septembre au 31 décembre 1922	» 306,666. 65
Intérêts de l'emprunt Entreprise de navigation sur les lacs de Thoune et de Brienz, prorata du 1er octobre au 31 décembre 1922	» 4,346. 25
Prorata d'intérêts non échus, Total	Fr. 497,926. 25

c. L'article «Créanciers divers» comprend entre autres l'avance de Fr. 13,517,519. 20 (intérêts compris) effectuée jusqu'à maintenant par l'Etat de Berne, conformément à la loi du 7 juillet 1912 fixant la participation de l'Etat à la construction et à l'exploitation de chemins de fer (garantie des intérêts dus sur l'emprunt de 42 millions), ainsi que les dépenses de l'Etat de Berne pour l'électrification de la ligne Spiez-Bœnigen (Fr. 2,392,183. 57).

VI. Proposition à l'assemblée générale des actionnaires.

Nous avons l'honneur de vous proposer:

d'approuver le présent rapport de gestion ainsi que les comptes et le bilan de l'année 1922 et d'en donner décharge aux autorités administratives de la Compagnie.

Berne, le 18 juin 1923.

Le Directeur,

Kunz.

Au nom du Conseil d'administration:

Le président,

Hirter.

Le secrétaire,

Stauffer.

VII. Rapport de l'Office de contrôle.

Les soussignés ont vérifié les comptes et le bilan du Chemin de fer des Alpes bernoises Berne-Lœtschberg-Simplon concernant l'exercice 1922; ils les ont comparés avec les écritures passées dans les livres et avec les pièces à l'appui, et les ont trouvés exacts. Ils en recommandent l'approbation à l'assemblée générale.

Berne, le 20 juin 1923.

Rœmer.

Jæggi.

Compagnie du chemin de fer des Alpes Bernoises

Berne-Lœtschberg-Simplon.

VIII.

Comptes et bilan de 1922.

A¹. Compte de construction de la ligne Frutigen-Brigue.

	Situation au 31 déc. 1921		Dépenses en 1922		Restitutions en 1922		Situation au 31 déc. 1922	
I. Frais généraux	16,681,760	50	1,637	90	11	45	16,683,386	95
a. Administration et direction des travaux	*3,411,229*	*86*	*1,637*	*90*	*11*	*45*	*3,412,856*	*31*
1. Traitements, salaires et frais de voyage	2,733,645	05	1,052	35	—		2,734,697	40
2. Frais de bureau et de matériel	174,982	06	196	65			175,178	71
3. Mobilier, instruments et matériel technique	55,291	09		—			55,291	09
4. Loyers et entretien des locaux	163,696	—	61	45	—	—	163,757	45
5. Frais judiciaires généraux et expertises	180,173	40	327	45	11	45	180,489	40
6. Divers	103,442	26			—		103,442	26
b. Intérêts du capital d'établissement	*13,270,530*	*64*		-	-		*13,270,530*	*64*
1. Intérêts des actions	7,382,026	17		—	—		7,382,026	17
2. Intérêts des obligations	5,787,412	04			-	-	5,787,412	04
3. Autres intérêts et faux-frais	101,092	43				—	101,092	43
II. Etablissement de la ligne et installat. fixes	109,463,809	84	272,073	13	88,824	29	109,647,058	68
a. Acquisition de fonds et de droits	*2,085,729*	*88*	*42,429*	*85*	*10,068*	*95*	*2,118,090*	*78*
1. Traitements, frais de voyage, frais d'estimation et de justice	144,306	75	7,981	—	—	—	152,287	75
2. Indemnités de toute nature	1,853,938	71	34,315	35	10,068	95	1,878,185	11
3. Plans cadastraux et bornage	79,897	40	37	50		—	79,934	90
4. Divers	7,587	02	96	-		—	7,683	02
b. Infrastructure	*95,625,897*	*51*	*218,007*	*23*	*74,968*	*24*	*95,768,936*	*50*
1. Terrassements, murs, ensemencements, travaux d'assainissement, etc.	13,990,493	41	7,189	75	345		13,997,338	16
2. Tunnels et galeries	71,080,645	86	1,214	75	21		71,081,839	61
3. Ponts, viaducs, ponceaux et aqueducs	5,882,238	47				—	5,882,238	47
4. Ballastage des voies	700,093	44		—	—	—	700,093	44
5. Empierrement de routes, chemins et places	266,528	60			—	—	266,528	60
6. Corrections de rivières, endiguements et travaux de protection sur les versants de montagne	2,644,471	77	169,788	62	69,484	24	2,744,776	15
7. Divers	1,061,425	96	39,814	11	5,118	—	1,096,122	07
c. Superstructure	*4,886,790*	*99*	*11,052*	*90*	*147*	*10*	*4,897,696*	*79*
1. Traverses des voies et des aiguilles, etc.	1,209,831	55	-		-		1,209,831	55
2. Rails et leurs attaches	3,003,240	89	11,052	90	147	10	3,014,146	69
3. Aiguilles, plaques tournantes et chariots-transbordeurs (y compris les croisements de voies et les heurtoirs, ainsi que les fondations)	218,554	02	-	—	-	—	218,554	02
4. Pose de la voie	449,604	11	-	-	—		449,604	11
5. Divers	5,560	42	—			—	5,560	42

	Situation au 31 déc. 1921		Dépenses en 1922		Restitutions en 1922		Situation au 31 déc. 1922	
d. Bâtiments et installations mécaniques	*3,811,378*	*06*	*583*	*15*	—	—	*3,811,961*	*21*
1. Bâtiments d'administr. et maisons d'habitation .	1,594,736	40	583	15	—	—	1,595,319	55
2. Bâtiments pour le service général de l'exploitat..	1,845,151	30	—	—	—	—	1,845,151	30
3. Installations d'éclairage à l'extérieur	162,322	81	—	—	—	—	162,322	81
4. Alimentation d'eau et installations de désinfection à l'extérieur	156,307	40	—	—	—	—	156,307	40
5. Grues de chargement, ponts à bascule et gabarits de chargement des stations	44,960	10	—	—	—	—	44,960	10
6. Machines et installations mécaniques des ateliers (à l'exclusion des ateliers considérés comme services auxiliaires)	5,340	05	—	—	—	—	5,340	05
7. Divers	2,560	—	—	—	—	—	2,560	—
e. Installations pour la traction électrique	*1,649,994*	*68*	—	—	—	—	*1,649,994*	*68*
1. Bâtiments pour l'exploitation électrique. . . .	56,341	07	—	—	—	—	56,341	07
2. Equipement des sous-centrales et des postes de distribution	90,393	89	—	—	—	—	90,393	89
3. Lignes au-dessus du corps de la voie	1,301,268	62	—	—	—	—	1,301,268	62
4. Rails de contact	—	—	—	—	—	—	—	—
5. Eclissage électrique des rails	—	—	—	—	—	—	—	—
6. Lignes aériennes d'aliment., de retour et de transp.	25,164	—	—	—	—	—	25,164	—
7. *a.* Frais de la traction d'essai	75,075	45	—	—	-	—	75,075	45
b. Divers	101,751	65	—	—	...	—	101,751	65
f. Télégraphe, signaux et appareils de protection .	*1,404,018*	*72*	—	—	* *3,640*	—	*1,400,378*	*72*
1. Lignes télégraphiques et téléphoniques	533,058	34	—	—	—	—	533,058	34
2. Appareils de signaux et de protection	719,302	13	—	—	3,640	—	715,662	13
3. Indicateurs d'orientation et de police	8,360	81	—	—	—	—	8,360	81
4. Clôtures et barrières	143,246	79	—	—	—	—	143,246	79
5. Divers	50	65	—	—	—	—	50	65
III. Matériel roulant	**5,518,819**	**40**	**43,154**	**40**	**16**	**90**	**5,561,956**	**90**
1. Locomotives à vapeur et tenders.	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Locomotives électriques	2,793,723	75	—	—	—	—	2,793,723	75
3. Automotrices à voyageurs	—	—	—	—	—	—	—	—
4. Voitures à voyageurs	1,753,663	26	—	—	—	—	1,753,663	26
5. Fourgons	167,515	09	37,154	40	16	90	204,652	59
6. Wagons à marchandises	577,839	50	6,000	—	—	—	583,839	50
7. Wagons de service (y compris wag. de chauffage)	226,077	80	—	—	—	—	226,077	80
IV. Mobilier et outillage	**393,423**	**31**	**9,724**	**40**	**4,054**	**60**	**399,093**	**11**
1. Pour l'administration générale	16,245	01	2,617	10	* 4,039	60	14,822	51
2. Pour l'entretien et la surveillance de la voie .	183,170	03	45	90	—	—	183,215	93
3. Pour le service des stations et la conduite des trains	38,743	76	470	—	15	—	39,198	76
4. Pour le service de la traction et des ateliers .	155,264	51	* 6,591	40	—	—	161,855	91
	132,057,813	**05**	**326,589**	**83**	**92,907**	**24**	**132,291,495**	**64**
A déduire: subvention fédérale	6,000,000	—	—	—	—	—	6,000,000	—
Total général	**126,057,813**	**05**	*** 326,589**	**83**	*** 92,907**	**24**	**126,291,495**	**64**

* Y compris fr. 5679.60 report entre les différentes rubriques du compte de construction.

A². Compte de construction de la ligne Spiez-Frutigen.

	Situation au 31 déc. 1921		Dépenses en 1922		Restitutions en 1922		Situation au 31 déc. 1922	
I. Frais généraux	**517,783**	**24**	**393**	**80**	—	—	**518,177**	**04**
a. Administration et direction des travaux	*275,659*	*75*	*393*	*80*	—	—	*276,053*	*55*
1. Traitements, salaires et frais de voyage . . .	247,196	59	384	50	-	—	247,581	09
2. Frais de bureau et de matériel	11,249	84	9	30	-	-	11,259	14
3. Mobilier, instruments et matériel technique .	1,542	70	—	—	—	-	1,542	70
4. Loyers et entretien des locaux	3,519	30	—	—	—	—	3,519	30
5. Frais judiciaires généraux et expertises	510	03	—	—	—	—	510	03
6. Divers	11,641	29	—	—	—	—	11,641	29
b. Intérêts du capital d'établissement	*242,123*	*49*	—	—	—	—	*242,123*	*49*
1. Intérêts des actions	72,523	67	—	—	—	—	72,523	67
2. Intérêts des obligations	168,028	27	—	—	—	—	168,028	27
3. Autres intérêts et faux-frais	1,571	55	—	—	—	—	1,571	55
II. Etablissement de la ligne et installat. fixes	**5,543,417**	**73**	**56,518**	**30**	**22,861**	**59**	**5,577,074**	**44**
a. Acquisition de fonds et de droits	*479,764*	*54*	*14,446*	*10*	—	—	*494,210*	*64*
1. Traitement, frais de voyage, frais d'estimation et de justice	13,305	65	889	—	—	—	14,194	65
2. Indemnités de toute nature	453,181	57	13,535	10	—	—	466,716	67
3. Plans cadastraux et bornage	6,942	60	—	—	—	—	6,942	60
4. Divers	6,334	72	22	—	—	—	6,356	72
b. Infrastructure	*2,740,179*	*62*	*3,264*	*40*	*22,858*	*22*	*2,720,585*	*80*
1. Terrassements, murs, ensemencements, travaux d'assainissement, etc.	593,802	71	3,264	40	—	—	597,067	11
2. Tunnels et galeries	810,705	72	—	—	—	—	810,705	72
3. Ponts, viaducs, ponceaux et aqueducs	335,867	76	—	—	—	—	335,867	76
4. Ballastage des voies	103,883	48	—	—	—	—	103,883	48
5. Empierrement de routes, chemins et places . .	83,036	46	—	—	—	—	83,036	46
6. Corrections de rivières, endiguements et travaux de protection sur les versants de montagne . .	812,420	70	—	—	22,858	22	789,562	48
7. Divers	462	79	—	—	—	—	462	79
c. Superstructure	*866,793*	*69*	—	—	—	—	*866,793*	*69*
1. Traverses des voies et des aiguilles, etc. . . .	228,221	12	—	—	—	—	228,221	12
2. Rails et leurs attaches	423,268	49	—	—	—	—	423,268	49
3. Aiguilles, plaques tournantes et chariots-transbordeurs (y compris les croisements de voies et les heurtoirs, ainsi que les fondations)	162,291	56	—	—	—	—	162,291	56
4. Pose de la voie	47,812	32	—	—	—	—	47,812	32
5. Divers	5,200	20	—	—	—	—	5,200	20

	Situation au 31 déc. 1921		Dépenses en 1922		Restitutions en 1922		Situation au 31 déc. 1922	
d. Bâtiments et installations mécaniques	*877,104*	*07*	*5,198*	*95*	*3*	*37*	*882,299*	*65*
1. Bâtiments d'administr. et maisons d'habitation .	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Bâtiments pour le service général de l'exploit..	688,448	61	5,156	15	3	37	693,601	39
3. Installations d'éclairage à l'extérieur	8,325	62	—	—	—	—	8,325	62
4. Alimentation d'eau et installations de désinfection à l'extérieur	34,845	25	—	—	—	—	34,845	25
5. Grues de chargement, ponts à bascule et gabarits de chargement des gares	7,758	98	—	—		—	7,758	98
6. Machines et installations mécaniques des ateliers (non compris les ateliers considérés comme services auxiliaires)	137,508	26	—	—	—	—	137,508	26
7. Divers	217	35	42	80	—	—	260	15
e. Installations pour la traction électrique	*446,178*	*32*	—		—	—	*446,178*	*32*
1. Bâtiments pour l'exploitation électrique. . . .	25,297	45		—	—	—	25,297	45
2. Equipement des sous-centrales et des postes de distribution	39,468	40	—		—	—	39,468	40
3. Lignes au-dessus du corps de la voie	363,803	14		—	—	—	363,803	14
4. Rails de contact	—	—	—	—	—	—	—	—
5. Eclissage électrique des rails		—	—	—	—	—	—	—
6. Lignes aériennes d'aliment., de retour et de transp.	—	—	—	—	—	—	—	—
7. Frais de la traction d'essai et divers	17,609	33	—	—	—	—	17,609	33
f. Télégraphe, signaux et appareils de protection .	*133,397*	*49*	*33,608*	*85*		—	*167,006*	*34*
1. Lignes télégraphiques et téléphoniques	43,874	46		—	—	—	43,874	46
2. Appareils de signaux et de protection	51,183	69	33,608	85		—	84,792	54
3. Indicateurs d'orientation et de police	5,033	20	—		—		5,033	20
4. Clôtures et barrières	32,691	94			—		32,691	94
5. Divers	614	20	—	—	—	—	614	20
III. Matériel roulant	**816,631**	**99**	—	—	—	—	**816,631**	**99**
1. Locomotives à vapeur et tenders.	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Locomotives électriques	190,433	22			—	—	190,433	22
3. Automotrices à voyageurs	298,314	14		—	—	—	298,314	14
4. Voitures à voyageurs	190,550	68	—	—	—	—	190,550	68
5. Fourgons	18,223	95	—	—	—	—	18,223	95
6. Wagons à marchandises	115,410	—	—	—	—	—	115,410	—
7. Wagons de service (y compris wag. de chauffage) .	3,700	—	—		—	—	3,700	—
IV. Mobilier et outillage	**107,144**	**85**	**1,970**	—	—	—	**109,114**	**85**
1. Pour l'administration générale	227	50	—	—	—	—	227	50
2. Pour l'entretien et la surveillance de la voie .	11,191	92	—	—	—	—	11,191	92
3. Pour le service des stations et la conduite des trains	18,919	72	47	85	—	—	18,967	57
4. Pour le service de la traction et des ateliers .	76,805	71	1,922	15	—	—	78,727	86
Total général	**6,984,977**	**81**	**58,882**	**10**	**22,861**	**59**	**7,020,998**	**32**

A³. Compte de construction de la ligne Scherzligen-Bœnigen.

	Situation au 31 déc. 1921		Dépenses en 1922		Restitutions en 1922		Situation au 31 déc. 1922	
I. Frais généraux	**978,075**	**99**	**187,804**	**25**	**5,120**	**50**	**1,160,759**	**74**
a. Administration et direction des travaux . . .	526,763	91	98,600	85	5,120	50	620,244	26
b. Intérêts du capital d'établissement	451,312	08	89,203	40	-		540,515	48
II. Etablissement de la ligne et installations fixes	**12,482,112**	**42**	**2,234,958**	**82**	**38,551**	**40**	**14,678,519**	**84**
a. Acquisition de fonds et de droits	1,729,883	09	220,566	90	2,025	—	1,948,424	99
b. Infrastructure	5,836,190	15	270,640	77	16,415	72	6,090,415	20
c. Superstructure	2,111,736	44	--				2,111,736	44
d. Bâtiments et installations mécaniques	1,504,798	68	19,404	80	24	48	1,524,179	—
e. Installations pour la traction électrique	628,848	12	1,273,987	77	2,558	73	1,900,277	16
f. Télégraphe, signaux et installations de protection	670,655	94	450,358	58	17,527	47	1,103,487	05
III. Matériel roulant	**2,174,114**	**87**	**87,551**	**75**	**112**	**30**	**2,261,554**	**32**
1. Locomotives à vapeur et tenders.	504,246	53	—	—		—	504,246	53
2. Locomotives électriques	—	·	—	—	—	—		—
3. Automotrices à voyageurs	—	—	—	—	—	—	—	·
4. Voitures à voyageurs	1,041,011	84	—	—	—	—	1,041,011	84
5. Fourgons	153,654	50	87,551	75	112	30	241,093	95
6. Wagons à marchandises	424,804	70	—	—	—	—	424,804	70
7. Wagons de service	50,397	30	—	—	—	—	50,397	30
IV. Mobilier et outillage	**198,562**	**03**	**5,132**	**32**	**192**	**60**	**203,501**	**75**
V. Services auxiliaires	**687,860**	**32**	**53,992**	**35**	**544**	**96**	**741,307**	**71**
a. Ateliers: Installations fixes	606,737	52	51,203	50	544	96	657,396	06
Mobilier et outillage	81,122	80	2,788	85		—	83,911	65
Total	**16,520,725**	**63**	**2,569,439**	**49**	**44,521**	**76**	**19,045,643**	**36**

A[1]. Compte de construction de la ligne Moutier-Longeau.

	Situation au 31 déc. 1921		Dépenses en 1922		Restitutions en 1922		Situation au 31 déc. 1922	
I. Frais généraux	**1,274,149**	**52**	—	—	—	—	**1,274,149**	**52**
A. Administration et direction des travaux . . .	*638,811*	*28*	—	—	—	—	*638,811*	*28*
1. Traitements, salaires et frais de voyage. . . .	548,079	67	—	—	—	—	548,079	67
2. Frais de bureau et de matériel	37,100	46	—	—	—	—	37,100	46
3. Mobilier, instruments et matériel technique . .	5,048	23	—	—	—	—	5,048	23
4. Loyers et entretien des locaux.	10,313	69	—	—	—	—	10,313	69
5. Frais judiciaires généraux et expertises	27,806	90	—	—	—	—	27,806	90
6. Divers	10,462	33	—	—	—	—	10,462	33
B. Intérêts du capital d'établissement	*635,338*	*24*	—	—	—	—	*635,338*	*24*
1. Intérêts des actions	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Intérêts des obligations	626,164	44	—	—	—	—	626,164	44
3. Autres intérêts et faux-frais	9,173	80	—	—	—	—	9,173	80
II. Etablissement de la ligne et installations fixes	**22,756,003**	**37**	—	—	—	—	**22,756,003**	**37**
A. Acquisition de fonds et de droits	*1,161,233*	*61*	—	—	—	—	*1,161,233*	*61*
1. Traitements, frais de voyage, frais d'estimation et de justice	70,246	73	—	—	—	—	70,246	73
2. Indemnités de toute nature	1,081,004	93	—	—	—	—	1,081,004	93
3. Plans cadastraux et bornage	8,308	65	—	—	—	—	8,308	65
4. Divers	1,673	30	—	—	—	—	1,673	30
B. Infrastructure	*20,290,990*	*97*	—	—	—	—	*20,290,990*	*97*
1. Terrassements, murs, ensemencements, travaux d'assainissement, etc.	1,149,045	15	—	—	—	—	1,149,045	15
2. Tunnels et galeries	17,004,097	46	—	—	—	—	17,004,097	46
3. Ponts, viaducs, ponceaux et aqueducs	1,085,119	05	—	—	—	—	1,085,119	05
4. Ballastage des voies	178,977	46	—	—	—	—	178,977	46
5. Empierrement de routes, chemins et places . .	109,656	45	—	—	—	—	109,656	45
6. Corrections de rivières, endiguements et travaux de protection sur les versants de montagne . .	76,040	05	—	—	—	—	76,040	05
7. Divers	688,055	35	—	—	—	—	688,055	35
C. Superstructure	*675,619*	*65*	—	—	—	—	*675,619*	*65*
1. Traverses des voies et des aiguilles, etc. . . .	222,637	36	—	—	—	—	222,637	36
2. Rails et leurs attaches	318,675	—	—	—	—	—	318,675	—
3. Aiguilles, plaques tournantes et chariots-transbordeurs (y compris les croisements de voies et les heurtoirs, ainsi que les fondations)	50,205	25	—	—	—	—	50,205	25
4. Pose de la voie	76,885	69	—	—	—	—	76,885	69
5. Divers	7,216	35	—	—	—	—	7,216	35

	Situation au 31 déc. 1921		Dépenses en 1922		Restitutions en 1922		Situation au 31 déc. 1922	
D. Bâtiments et installations mécaniques	*322,854*	*52*	—	—	—	—	*322,854*	*52*
1. Bâtiments d'administr. et maisons d'habitation .	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Bâtiments pour le service général de l'exploit. .	283,705	46	—	—	—	—	283,705	46
3. Installations d'éclairage à l'extérieur	2,511	35	—	—	—	—	2,511	35
4. Alimentation d'eau et installations de désinfection à l'extérieur	11,711	01	—	—	—	—	11,711	01
5. Grues de chargement, ponts à bascule et gabarits de chargement des gares	17,100	30	—	—	—	—	17,100	30
6. Machines et installations mécaniques des ateliers (à l'exclusion des ateliers considérés comme services auxiliaires)	—	—	—	—	—	—	—	—
7. Divers	7,826	40	—	—	—	—	7,826	40
E. Installations pour la traction électrique	—	—	—	—	—	—	—	—
1. Bâtiments pour l'exploitation électrique. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Equipement des sous-centrales et des postes de distribution	—	—	—	—	—	—	—	—
3. Lignes au-dessus du corps de la voie	—	—	—	—	—	—	—	—
4. Rails de contact	—	—	—	—	—	—	—	—
5. Eclissage électrique des rails	—	—	—	—	—	—	—	—
6. Lignes aériennes d'aliment., de retour et de transp.	—	—	—	—	—	—	—	—
7. Frais de la traction d'essai et divers	—	—	—	—	—	—	—	—
F. Télégraphe, signaux et appareils de protection .	*305,304*	*62*	—	—	—	—	*305,304*	*62*
1. Lignes télégraphiques et téléphoniques	65,811	90	—	—	—	—	65,811	90
2. Appareils de signaux et de protection	214,663	82	—	—	—	—	214,663	82
3. Indicateurs d'orientation et de police	1,969	35	—	—	—	—	1,969	35
4. Clôtures et barrières	20,759	55	—	—	—	—	20,759	55
5. Divers	2,100	—	—	—	—	—	2,100	—
III. Matériel roulant	**3,700**	—	—	—	—	—	**3,700**	—
1. Locomotives à vapeur et tenders.	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Locomotives électriques	—	—	—	—	—	—	—	—
3. Automotrices à voyageurs	—	—	—	—	—	—	—	—
4. Voitures à voyageurs	—	—	—	—	—	—	—	—
5. Fourgons	—	—	—	—	—	—	—	—
6. Wagons à marchandises	—	—	—	—	—	—	—	—
7. Wagons de service, y compris wag. de chauffage.	3,700	—	—	—	—	—	3,700	—
IV. Mobilier et outillage	**21,758**	**55**	**87**	—	—	—	**21,845**	**55**
1. Pour l'administration générale	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Pour l'entretien et la surveillance de la voie .	15,484	80	87	—	—	—	15,571	80
3. Pour le service des stations et la conduite des trains	6,273	75	—	—	—	—	6,273	75
4. Pour le service de la traction et des ateliers. . .	—	—	—	—	—	—	—	—

	Situation au 31 déc. 1921		Dépenses en 1922		Restitutions en 1922		Situation au 31 déc. 1922	
V. Services auxiliaires:								
Usine hydroélectrique de Granges . . .	**246,015**	**75**	—	—	—	—	**246,015**	**75**
I. Frais généraux	**10,000**	—	—	—	—	—	**10,000**	—
a. Administration centrale et direction des travaux	10,000	—	—	—	—	—	10,000	—
b. Intérêts du capital de construction	—	—	—	—	—	—	—	—
II. Etablissement de l'usine	**234,901**	**45**	—	—	—	—	**234,901**	**45**
a. Acquisition de fonds et de droits	*5,706*	*80*	—	—	—	—	*5,706*	*80*
1. Traitements, frais de voyage, d'estimation et de justice	644	10	-	—	—	—	644	10
2. Concessions et droits	884	60	—	—	—	—	884	60
3. Modification d'installations voisines, travaux de protection sur propriétés de tiers.	-	-	—	—	—	—	—	—
4. Fonds, installations, plantations	4,178	10	—	—	—	—	4,178	10
b. Routes, ponts, travaux de protection sur propre terrain	*1,312*	—	—	—	—	—	*1,312*	—
c. Installations de conduites d'eau (barrages, captages d'eau, canaux et galeries, conduites forcées [jusqu'à la vanne des turbines], écluses, vannes et appareils de commande mécanique).	*161,589*	*55*	—	—	—	—	*161,589*	*55*
d. Bâtiments pour l'exploitation (usines, maisons de garde, bâtiment d'administration) *avec les installations fixes . . . .*	*22,636*	*95*	—	—	—	—	*22,636*	*95*
e. Turbines hydrauliques avec accessoires	*9,483*	*10*	—	—	—	—	*9,483*	*10*
f. Autres machines motrices avec accessoires . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
g. Machines électriques, transformateurs et accumulateurs	*18,346*	*20*	—	—	—	-	*18,346*	*20*
h. Appareils et lignes intérieurs (y compris l'éclairage électrique et la commande motrice des ateliers)	*15,694*	*75*	—	—	—	—	*15,694*	*75*
i. Divers	*132*	*10*	—	—	—	—	*132*	*10*
III. Mobilier et ustensiles.	**1,114**	**30**	—	—	—	—	**1,114**	**30**
Total général	**24,301,627**	**19**	87	—	—	—	**24,301,714**	**19**

B. Compte d'exploitation.

	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.
Recettes d'exploitation.						
I. Transport des voyageurs			2,937,433	40		
II. Transport des bagages, animaux et marchandises.						
1. Bagages	241,911	56				
2. Animaux	183,854	15				
3. Marchandises	5,506,080	39	5,931,846	10		
III. Transports postaux.						
1. Pour colis postaux excédant 5 kg.	175,832	95				
2. Bonification complémentaire pour colis postaux, personnel et wagons-poste	—	—				
3. Pour prestations spéciales	—	—	175,832	95	9,045,112	45
IV. Recettes diverses.						
A. Loyers et affermages.						
1. Pour gares et sections de ligne	1,609	15				
2. Pour matériel roulant	134,134	56				
3. Pour bâtiments, locaux, fonds, etc.	84,737	70	220,481	41		
B. Produit brut des services auxiliaires (Atelier de Bœnigen et usine de Granges) . . .			271,905	45		
C. Divers			29,603	45	521,990	31
Total des recettes d'exploitation					9,567,102	76

Dépenses d'exploitation.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.
I. Administration générale.						
A. Frais de personnel.						
1. *a.* Autorités administratives (assemblée des actionnaires, censeurs, conseil d'administration, direction) . . . . Fr. 14,206. 60						
b. Direction de l'exploitation . . „ 8,617. 95	22,824	55				
2. Secrétariat, chancellerie et bureaux auxiliaires . .	37,184	10				
3. Comptabilité et caisse principale	27,581	95				
4. Contrôle des recettes et bureau de statistique .	153,582	20				
5. Bureau des tarifs et de détaxe	66,238	—				
6. Télégraphistes de l'administration centrale . . .	7,154	30				
7. Concierge et garçons de bureau de l'administration centrale	14,953	35				
	329,518	45				
Gare commune de Brigue.	—	—	329,518	45		
B. Frais accessoires.						
1. Fournitures de bureau, imprimés, ports, etc. .	27,437	76				
2. Eclairage, chauffage et nettoyage des locaux de service	5,100	55				
3. Complétement et entretien de l'inventaire . . .	1,724	25				
4. Divers	5,342	10	39,604	66	369,123	11
II. Entretien et surveillance de la voie.						
A. Frais de personnel.						
1. Ingénieurs de la voie et leur personnel auxiliaire	54,557	08				
2. Chefs de district et leurs aides	49,482	55				
3. Gardes-voie, gardes-barrières et leurs remplaçants	187,493	98				
4. Chefs-aiguilleurs et aiguilleurs	24,702	20				
	316,235	81				
Gares communes d'Interlaken-Est, Brigue, Moutier et Longeau	3,610	82	319,846	63		
B. Frais accessoires.						
1. Fournitures de bureau, imprimés, ports, etc. . .	4,186	36				
2. Eclairage, chauffage et nettoyage des locaux de service	1,009	32				
3. Eclairage de la voie	4,615	65				
4. Complétement et entretien de l'inventaire . . .	14,423	06				
5. Divers	5,462	10				
	29,696	49				
Gares communes de Brigue, Moutier et Longeau .	735	13	30,431	62		
C. Entretien et renouvellement des installations.						
a. Entretien de la voie et des installations.						
1. Infrastructure	191,296	77				
2. Superstructure	174,668	32				
3. Bâtiments et installations mécaniques	29,149	02				
4. Télégraphe, signaux et installations de protection	67,025	61				
5. Déblaiement de la neige et de la glace	31,656	99				
A reporter	493,796	71	350,278	25	369,123	11

	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.
Report	493,796	71	350,278	25	369,123	11
b. Renouvellement de la superstructure	132,034	14				
	625,830	85				
Gares communes de Scherzligen, Interlaken-Est, Brigue, Moutier et Longeau	42,338	46	668,169	31	1,018,447	56
III. Service des stations et conduite des trains.						
A. Frais de personnel.						
1. Direction du service des stations et des trains .	58,838	60				
2. Personnel des gares et stations	845,981	45				
3. Personnel pour la conduite des trains	605,398	62				
	1,510,218	67				
Gares communes de Scherzligen, Interlaken-Est, Brigue, Moutier et Longeau	280,558	92	1,790,777	59		
B. Frais accessoires.						
1. Fournitures de bureau, imprimés, ports, etc. . .	33,209	62				
2. Eclairage, chauffage et nettoyage des locaux de service, éclairage des gares et stations	58,491	85				
3. Complétement et entretien de l'inventaire . . .	8,092	07				
4. Matières de consommation pour le service des stations et divers	7,927	71				
	107,721	25				
Gares communes d'Interlaken-Est, Brigue, Moutier et Longeau	19,199	27	126,920	52	1,917,698	11
IV. Service de la traction et des ateliers.						
A. Frais de personnel.						
1. Direction du service de la traction et des ateliers	31,823	10				
2. Personnel de la traction	608,680	21				
3. Personnel chargé de l'alimentation et du nettoyage du matériel roulant	144,372	28				
4. Personnel des sous-centrales et des postes de distribution	12,894	10				
	797,769	69				
Gares communes de Brigue, Moutier et Longeau .	58,539	24	856,308	93		
A reporter			856,308	93	3,305,268	78

	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.
Report			856,308	93	3,305,268	78
B. Frais accessoires.						
1. Fournitures de bureau, imprimés, ports, etc. . .	4,127	83				
2. Eclairage, chauffage et nettoyage des locaux de service	4,438	93				
3. Complétement et entretien de l'inventaire . . .	4,260	10				
4. Divers	966	80				
	13,793	66				
Gares communes de Brigue, Moutier et Longeau .	335	85	14,129	51		
C. Matières de consommation et force motrice pour le matériel roulant.						
1. Combustible.	202,986	96				
2. Energie électrique	529,744	70				
3. Matières de graissage	22,954	95				
4. Matières pour l'éclairage	36,095	12				
5. Matières servant au nettoyage et à la désinfection, eau, sable et divers	10,956	17				
	802,737	90				
Gares communes de Brigue, Moutier et Longeau .	47,632	44	850,370	34		
D. Entretien et renouvellement des installations mécaniques et électriques.						
1. Machines et installations mécaniques des ateliers	—	—				
2. Bâtiments pour l'exploitation électrique . . .	406	25				
3. Equipement des sous-centrales et des postes de distribution	13,893	36				
4. Conduites électriques.	97,269	30				
	111,568	91				
Gares communes de Brigue et Interlaken-Est . .	—	—	111,568	91		
E. Entretien et renouvellement du matériel roulant.						
1. Locomotives à vapeur et tenders	77,516	72				
2. Locomotives électriques	665,861	83				
3. Automotrices à voyageurs	68,333	25				
4. Voitures à voyageurs	394,219	40				
5. Fourgons	68,025	25				
6. Wagons à marchandises	82,989	30				
7. Wagons de service (y compris les wagons de chauffage)	21,503	85				
	1,378,449	60				
Gares communes de Brigue, Moutier, Longeau et Interlaken-Est	10,555	25	1,389,004	85	3,221,382	54
A reporter					6,526,651	32

	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.
Report					6,526,651	32
V. Dépenses diverses.						
A. Loyers et affermages.						
1. Pour gares et sections de ligne	—	—				
2. Pour matériel roulant	248,794	31				
3. Pour locations diverses	9,923	51				
	258,717	82				
Gares communes de Brigue, Moutier et Longeau	69,387	04	328,104	86		
B. Pertes sur les services auxiliaires (Economat)			43,435	10		
C. Autres dépenses.						
1. Frais judiciaires et de procès	662	51				
2. Assurances-incendie et indemnités	25,135	11				
3. Assurances-accidents et indemnités	112,584	45				
4. Autres assurances et indemnités de transport	9,999	29				
5. Frais de transport par suite d'interruption de la voie	—	—				
6. Impôts et droits	91,058	57				
7. Allocations aux caisses de secours et aux institutions créées en faveur du personnel, pensions, subsides et gratifications	338,725	80				
8. Réclame, propagande et divers	77,613	07				
	655,778	80				
Gares communes d'Interlaken-Est, Brigue, Moutier et Longeau	27,481	83	683,260	63	1,054,800	59
Total des dépenses d'exploitation					7,581,451	91

Résultat des comptes.

	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.
Total des recettes d'exploitation	9,567,102	76	9,567,102	76
Dépenses d'exploitation avec les frais à la charge du fonds de renouvellement (fr. 133,066. 44)	7,581,451	91	—	—
Dépenses d'exploitation sans ces frais	—	—	7,448,385	47
Excédent des recettes	1,985,650	85	2,118,717	29

C. Compte de profits

Recettes.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.
1. Excédent des recettes d'exploitation			1,985,650	85
2. Intérêts des capitaux employés à des travaux neufs:				
Gare d'Interlaken			50,286	15
3. Produit des valeurs et des créances			265,911	12
4. Prélèvements sur les fonds spéciaux:				
a. sur le fonds de renouvellement Scherzligen-Bœnigen et Spiez-Brigue	123,737	91		
b. sur le fonds de renouvellement Moutier-Longeau . .	9,328	53	133,066	44
5. Solde passif			28,478,738	62
			30,913,653	18

et pertes de 1922.

	Fr	Ct.	Fr.	Ct.
Dépenses.				
1. Solde passif de l'année précédente			24,136,454	52
2. Intérêts des emprunts consolidés:				
4 %, Frutigen-Brigue, 1re hyp.	1,121,480	—		
4 %, Spiez-Frutigen, 1re hyp.	32,000	—		
4 %, Scherzligen-Bœnigen, 1re hyp.	192,000	—		
4 %, Moutier-Longeau, 1re hyp.	920,000	—		
4 %, Frutigen-Brigue, 2e hyp.	1,680,000	—		
4½ %, Spiez-Frutigen, 2e hyp.	99,000	—		
4½ %, Scherzligen-Bœnigen, 2e hyp.	585,000	—		
4-4¼ %, Entreprise de navigation, 1re hyp.	17,385	—	4,646,865	—
3. Intérêts des dettes courantes			1,107,380	67
4. Frais de finance, pertes de cours, droits, etc.			74,415	44
5. Pertes sur les services auxiliaires:				
Excédent des dépenses d'exploitation de l'entreprise de navigation sur les lacs de Thoune et de Brienz			209,602	55
6. Versements aux fonds spéciaux:				
a. au fonds de renouvellement Scherzligen-Bœnigen et Spiez-Brigue	280,000	—		
b. au fonds de renouvellement Moutier-Longeau	32,000	—		
c. au fonds de renouvellement des ateliers	11,051	45		
d. au fonds de renouv. de l'usine hydroélectr. de Granges	1,115	95		
e. au fonds de renouvellement du service de navigation	50,000	—		
f. au fonds d'entretien des travaux de défense des rives	6,000	—	380,167	40
7. Autres dépenses:				
a. versement complémentaire aux C. F. F. pour la cojouissance de la gare de Brigue pendant les années 1913-1920	341,567	60		
b. dépenses pour pomper l'eau pour la commune de Granges	17,200	—	358.767	60
			30,913,653	18

D. Bilan au

Actif.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.
1. Compte de construction de la ligne:				
a. Compte de construction Frutigen-Brigue . . . . Fr. 132,291,495. 64				
moins la subvention fédérale . . ,, 6,000,000. —	126,291,495	64		
b. Compte de construction Spiez-Frutigen	7,020,998	32		
c. Compte de construction Scherzligen-Bœnigen . . .	19,045,643	36		
d. Compte de construction Moutier-Longeau	24,301,714	19	176,659,851	51
2. Travaux inachevés			2,049,527	17
3. Dépenses pour les services auxiliaires:				
Navigation sur les lacs de Thoune et de Brienz . . .	3,789,484	77		
Port de Thoune	17,844	24	3,807,329	01
4. Dépenses à amortir			12,487,979	12
5. Valeurs et créances:				
a. Caisse	47,029	37		
b. Dépôts en banques	4,138,350	19		
c. Titres	441,322	60		
d. Débiteurs divers	1,478,520	50	6,105,222	66
6. Biens-fonds disponibles			166,449	95
7. Approvisionnements en matériaux et pièces de réserve .			2,155,995	65
8. Solde passif du compte de profits et pertes			28,478,738	62
			231,911,093	69

31 décembre 1922.

Passif.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.
1. Capital social:				
a. 54,560 actions ordinaires à Fr. 500	27,280,000	—		
b. 76,640 actions privilégiées à Fr. 500	38,320,000	—	65,600,000	—
2. Emprunts consolidés:				
a. Emprunt 4 % Ire hyp. Frutigen-Brigue du 1er nov. 1906	28,037,000	—		
b. ,, 4 % Ire ,, Spiez-Frutigen du 1er mai 1901	800,000	—		
c. ,, 4 % Ire ,, Scherzligen-Bœnigen du 20 févr. 1900	4,800,000	—		
d. ,, 4 % Ire ,, Moutier-Longeau du 2 déc. 1911	23,000,000	—		
e. ,, 4 % IIe ,, Frutigen-Brigue du 10 juill. 1912	42,000,000	—		
f. ,, 4½ % IIe ,, Spiez-Frutigen du 1er févr. 1915	2,200,000	—		
g. ,, 4½ % IIe ,, Scherzligen-Bœnigen du 1er oct. 1913	13,000,000	—		
h. ,, 4¼-4 % Ire ,, Entreprise de navig. sur les lacs de Thoune et de Brienz du 1er oct. 1891/1er avril 1893	410,000	—	114,247,000	—
3. Dettes hypothécaires:				
a. Hypothèque sur le bâtiment d'administration de la rue de Genève	1,200,000	—		
b. Hypothèque sur la propriété du débarcadère d'Oberhofen	28,703	—	1,228,703	—
4. Subventions:				
Subvention fédérale à fonds perdu: pour mémoire Fr. 6,000,000. —			—	—
5. Dettes courantes:				
a. Titres et coupons échus	21,500,879	52		
b. Prorata d'intérêts non échus	497,926	25		
c. Créances des caisses de secours	59,021	83		
d. Créanciers divers	24,752,781	91	46,810,609	51
6. Fonds spéciaux:				
a. Fonds de renouvellement Scherzligen-Bœnigen et Spiez-Brigue	2,185,083	34		
b. Fonds de renouvellement Moutier-Longeau	211,330	61		
c. Fonds de renouvellement des ateliers	101,783	76		
d. Fonds de renouv. de l'usine hydroélectrique de Granges	17,805	44		
e. Fonds de renouvellement pour la navigation	1,397,258	03		
f. Fonds pour la protection des rives	111,520	—	4,024,781	18
			231,911,093	69

E. Comptes spéciaux.

1. Fonds de renouvellement.

		Fr.	Ct.
a. Fonds de renouvellement Scherzligen-Bœnigen et Spiez-Brigue.			
Recettes.			
Etat au 1er janvier 1922		2,028,821	25
Versement pour 1922 (approximatif)		280,000	—
Total		2,303,821	25
Dépenses.			
Prélèvements en 1922:			
a. Pour le renouvellement de la superstructure:			
Matériaux	Fr. 128,610. 47		
Salaires, 10 %	„ 12,861. 04		
	Fr. 141,471. 51		
A déduire: Valeur des matériaux usagés	„ 18,765. 90	122,705	61
b. Pour le renouvellement du matériel roulant		—	—
c. Pour le mobilier et les ustensiles:			
Rubr. I B 3	Fr. 665. —		
Rubr. II B 4	„ 310. 05		
Rubr. III B 3	„ 57. 25		
Rubr. IV B 3	„ —. —	1,032	30
		123,737	91
Etat au 31 décembre 1922		2,185,083	34
b. Fonds de renouvellement Moutier-Longeau.			
Recettes.			
Etat au 1er janvier 1922		188,659	14
Versement pour 1922 (approximatif)		32,000	—
		220,659	14
Dépenses.			
Prélèvements en 1922:			
a. Pour le renouvellement de la superstructure:			
Matériaux	Fr. 9,193. 30		
Salaires, 10 %	„ 919. 33		
	Fr. 10,112. 63		
A déduire: Valeur des matériaux usagés	„ 784. 10	9,328	53
b. Pour le mobilier et les ustensiles:			
Rubr. II B 4		—	—
		9,328	53
Etat au 31 décembre 1922		211,330	61

	Fr.	Ct.

c. Fonds de renouvellement des ateliers.

Recettes.

	Fr.	Ct.
Etat au 1er janvier 1922	90,732	31
Versement pour 1922:		
a. machines et installations mécaniques: 2,5 % sur Fr. 297,626. — . . . . Fr. 7,440. 65		
b. mobilier et ustensiles: 2,5 % sur Fr. 144,433. — . . . „ 3,610. 80	11,051	45
Etat au 31 décembre 1922	101,783	76

d. Fonds de renouvellement de l'usine hydroélectrique de Granges.

Recettes.

	Fr.	Ct.
Etat au 1er janvier 1922	16,689	49
Versement pour 1922.	1,115	95
Etat au 31 décembre 1922	17,805	44

e. Fonds de renouvellement du service de navigation à vapeur.

Recettes.

	Fr.	Ct.
Etat au 1er janvier 1922	1,347,258	03
Versement pour 1922.	50,000	—
Etat au 31 décembre 1922	1,397,258	03

f. Fonds des travaux de défense des rives.

Recettes.

	Fr.	Ct.
Etat au 1er janvier 1922	105,520	—
Versement pour 1922.	6,000	—
Etat au 31 décembre 1922	111,520	—

2. Compte d'exploitation de l'Economat pour 1922. (Service auxiliaire.)

	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.
Recettes.				
Majoration des matières de consommation	68,176	46		
Recettes diverses: Intérêts, vente d'emballages, de vieux matériaux, etc.	2,295	65		
Total des recettes			70,472	11
Dépenses.				
Frais d'exploitation :				
A. Personnel:				
Traitements, salaires, prestations d'autres services, indemnités de route, vêtements de service, etc.			93,340	35
B. Frais accessoires:				
1. Fournitures de bureau, imprimés, ports, etc.	1,828	41		
2. Eclairage, chauffage et nettoyage des locaux de service	507	35		
3. Complétement et entretien de l'inventaire	2,379	20		
4. Loyer et entretien des locaux de service et des magasins	1,500	—		
5. Primes de l'assurance-accidents et divers (contributions aux caisses de secours, etc.)	14,351	90	20,566	86
Total des dépenses			113,907	21
Clôture des comptes.				
Total des recettes			70,472	11
Total des dépenses			113,907	21
Excédent des dépenses (report sur les dépenses d'exploitation, rubr. V B)			43,435	10

3. Compte d'exploitation des ateliers pour 1922. (Service auxiliaire.)

	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.
Atelier de Bœnigen.				
Recettes.				
I. Travaux effectués, matériaux compris:				
a. pour les divers services, lignes co-exploitées comprises	2,013,127	95		
b. pour le compte de construction, les entreprises auxiliaires et accessoires	33,600	10		
c. pour des tiers	13,291	80	2,060,019	85
II. Vente de vieux matériaux			13,749	60
Total des recettes			2,073,769	45
Dépenses.				
I. Frais d'exploitation proprement dits:				
a. Salaires, indemnités de route, vêtements de travail, etc.	1,092,809	85		
b. Matières de consommation et pièces de réserve, etc.	341,010	—	1,433,819	85
II. Entretien et renouvellement:				
a. Installations, bâtiments et installations fixes . . .	5,855	75		
b. Installations mécaniques, outils et mobilier:				
1° Complétement et entretien . . . . fr. 43,318. 60				
2° Amortissements . . . . „ —.—	43,318	60	49,174	35
III. Dépenses diverses:				
a. Personnel de bureau et de surveillance	57,237	35		
b. Fournitures de bureau, imprimés, ports, etc. . . .	1,885	24		
c. Eclairage, chauffage et nettoyage	40,811	60		
d. Matières de consommation pour l'exploitation des ateliers (houille, huile, étoupes, etc.)	20,457	30		
e. Force motrice	16,213	40		
f. Indemnités pour accidents et primes d'assurance-accidents	33,713	35		
g. Divers (contributions aux caisses de secours, assurances-incendie, modèles, etc.)	157,330	26	327,648	50
IV. Intérêts du capital d'établissement:				
a. Intérêts à 4 % des propres capitaux (ateliers accessoires compris)	55,127	80		
b. Indemnité à la Compagnie B. N. pour l'utilisation des ateliers d'Ausserholligen	3,609	55	58,737	35
V. Versement au fonds de renouvellement:				
a. pour les installations mécaniques	7,440	65		
b. pour le mobilier et les ustensiles	3,610	80		
c. Indemnité à la B. N. pour ses versements au fonds de renouvellement:	11,051	45		
1° pour les installations mécaniques . . fr. 421. 50				
2° pour le mobilier et les ustensiles . . „ 752. 37	1,173	87	12,225	32
Total des dépenses			1,881,605	37
Clôture des comptes.				
Recettes			2,073,769	45
Dépenses			1,881,605	37
Produit net			192,164	08
A ajouter: Intérêts du capital d'établissement			55,127	80
Versement au fonds de renouvellement			11,051	45
Produit brut (report aux recettes d'exploitation, rubr. IV B.)			258,343	33

4. Comptes de 1922 de l'usine hydro-électrique de Granges. (Service auxiliaire).

	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.
Recettes.				
I. Fourniture d'énergie électrique:				
a. pour aérer le tunnel et pomper l'eau pour la commune de Granges	33,937	—		
b. à des tiers	2,466	35	36,403	35
II. Prestations diverses (aux autres services et à des tiers)			12,114	65
III. Recettes diverses			—	—
Total des recettes			48,518	—
Dépenses.				
I. Personnel: Salaires, indemnités de route, vêtements de service, etc.			20,400	65
II. Entretien et petits frais de remplacement:				
a. Installations, bâtiment et installations fixes	169	20		
b. Installations mécaniques et électriques, mobilier	188	70	357	90
III. Dépenses diverses:				
a. Frais de bureau, éclairage, chauffage et nettoyage	88	28		
b. Matières de consommation pour l'exploitation de l'usine génératrice	332	65		
c. Fournitures de force par des tiers	10,630	20		
d. Indemnités-accidents et primes d'assurance-accidents	533	30		
e. Divers (contributions aux caisses de secours, etc.)	2,612	90	14,197	33
IV. Versement au fonds de renouvellement: pour les installations mécaniques, le mobilier et les ustensiles			1,115	95
V. Intérêts du capital d'établissement			12,300	80
Total des dépenses			48,372	63
Résultat des comptes.				
Recettes			48,518	—
Dépenses			48,372	63
Produit net			145	37
A ajouter: Versement au fonds de renouvellement			1,115	95
Intérêts du capital d'établissement			12,300	80
Produit brut (report sur les recettes d'exploitation, rubr. IV B)			13,562	12

5. Service de navigation sur les lacs de Thoune et de Brienz.

Compte d'exploitation.

	Lac de Thoune		Lac de Brienz		Pour les deux lacs ensemble		TOTAL	
	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.
Recettes.								
1. Recettes de transport:								
Transport des voyageurs	408,087	69	109,360	34	517,448	03		
Transport des bagages	1,576	07	928	49	2,504	56		
Transport des animaux et des marchandises	9,263	38	3,829	70	13,093	08		
Transports postaux			4,200		4,200			
	418,927	14	118,318	53	537,245	67		
2. Recettes diverses:								
Loyers et affermages, produit des restaurants du bord, etc.	7,123	15	2,310	95	9,434	10		
Recettes totales	426,050	29	120,629	48	546,679	77		
Dépenses.								
1. Administration centrale:								
a. Salaires du personnel					23,388	85		
b. Frais accessoires:								
Fournitures de bureaux, imprimés, annonces, etc.					4,969	42	28,358	27
2. Personnel de l'exploitation:								
a. Salaires du personnel du mouvement et des stations	126,011	50	68,274	80	194,286	30		
b. Uniformes de ce personnel					9,341	20	203,627	50
3. Consommation des matières pour la navigation:								
a. Combustible	82,020	80	43,948	80	125,969	60		
b. Matières d'éclairage	245	45	115	40	360	85		
c. Matières de graissage	5,436	35	1,985	95	7,422	30		
d. Matières pour le nettoyage	719	75	188	25	908			
e. Matières diverses (fournitures de bureau, imprimés, etc.)	2,682	15	1,235	25	3,917	40	138,578	15
4. Entretien des bateaux et de leurs accessoires, des stations et des immeubles:								
a. Salaires du personnel des chantiers	140,567	90	135,865	25	276,433	15		
b. Frais pour les bateaux	6,428	50	2,389	—	8,817	50		
c. Matières de consommation pour les chantiers	1,897	45	1,336	35	3,233	80		
d. Frais pour les stations et immeubles	2,624	70	753	25	3,377	95	291,862	40
A reporter							662,426	32

	Lac de Thoune		Lac de Brienz		Pour les deux lacs ensemble		TOTAL	
	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.
Report							662,426	32
5. Dépenses diverses:								
a. Loyers et affermages	1,040	—	900	—	1,940	—		
b. Assurances contre l'incendie et les risques de navigation, indemnités					7,301	36		
c. Assurances-accidents et indemnités. . . .					13,543	89		
d. Autres assurances, indemnités de transport					4	82		
e. Impôts et redevances					2,987	81		
f. Contributions aux caisses de secours, etc. .					66,029	85		
g. Réclame, propagande et divers					2,048	27	93,856	—
Total des dépenses							756,282	32
Résultat des comptes.								
Total des recettes							546,679	77
Total des dépenses							756,282	32
Excédent des dépenses							209,602	55

F. Compte de capital.

	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.
Recettes.				
1. Produits de vente et remboursements:				
a. Remboursements sur les dépenses de construction .	154,610	99		
b. Remboursements sur les dépenses pour constructions inachevées	155,053	56	309,664	55
2. Report du compte des constructions inachevées au compte de construction			2,949,318	82
3. Solde passif à reporter			13,928,983	81
Total des recettes			17,187,967	18
Dépenses.				
1. Solde passif de l'année précédente			13,073,397	09
2. Remboursement de capitaux:				
Remboursement sur l'hypothèque de la propriété du débarcadère à Oberhofen			349	70
3. Dépenses sur le compte de construction			2,949,318	82
4. Dépenses pour travaux en cours d'exécution			1,078,525	57
5. Frais d'installation des entreprises accessoires:				
Entreprise de navigation sur les lacs de Thoune et de Brienz			17,879	24
6. Dépenses à amortir			68,496	76
Total des dépenses			17,187,967	18

Compagnie du chemin de fer des Alpes Bernoises.

Berne-Lœtschberg-Simplon.

IX.

Annexes

au

Rapport de gestion de l'exercice 1922.

A. Compte annuel et bilan de la Caisse de pensions et de secours des fonctionnaires et employés

de la Compagnie du chemin de fer des Alpes Bernoises Berne-Lœtschberg-Simplon et du Chemin de fer Berne-Neuchâtel

au 31 décembre 1922.

	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.
I. Compte annuel de 1922.				
A. Recettes.				
1. Contributions des membres:				
a. Finances d'entrée	5,835	45		
b. Versements complémentaires:				
conformément à l'art. 1 des statuts (passage d'assurés de la Caisse de secours pour les ouvriers à poste fixe à la Caisse de pensions et de secours) . Fr. 7,548. 25				
conformément à l'art. 1, al. 7, des statuts . . . „ 1,740. 30				
„ „ „ 12 des statuts . . . . . . „ 242. 90	9,531	45		
c. Cotisations sur les augmentations de salaires	55,624	10		
d. Cotisations sur les augmentations transitoires de salaires	129,103	05		
e. Cotisations régulières	251,740	—	451,834	05
2. Contributions des Compagnies:				
a. Finances d'entrée	5,835	45		
b. Versements complémentaires:				
conformément à l'art. 1 des statuts (passage d'assurés de la Caisse de secours pour les ouvriers à poste fixe à la Caisse de pensions et de secours) . . Fr. 9,958. 55				
conformément à l'art. 1, al. 7, des statuts . . . . „ 2,436. 40	12,394	95		
c. Cotisations sur les augmentations de salaires	69,509	45		
d. Cotisations sur les augmentations transitoires de salaires	161,378	75		
e. Cotisations régulières	352,472	45		
f. Versements compensant les cotisations régulières des membres qui en sont exonérés conformément à l'art. 43 des statuts	510	35	602,101	40
3. Recettes diverses:				
a. Intérêts du capital	331,072	—		
b. Bénéfices réalisés sur les cours des titres	204,012	50		
c. Divers (amendes, vente des épaves, etc.)	6,033	23	541,117	73
Total			1,595,053	18

	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.
B. Dépenses.				
1. Pensions:				
a. Invalides	93,390	80		
b. Veuves et orphelins	32,231	90	125,622	70
2. Indemnités pour parfaire les salaires en cas d'incapacité temporaire de travail			7,883	—
3. Frais de cure aux termes de l'art. 36			250	
4. Restitutions aux termes de l'art. 29			3,852	75
5. Restitutions, conformément à l'art. 12, aux membres quittant le service.			14,240	75
6. Indemnités au décès (art. 38)			300	
7. Restitution de cotisations conformément à la circulaire 2515/22			10,007	20
8. Dépenses diverses (impôts)			27,198	10
Total			189,354	50
C. Excédent des recettes			**1,405,698**	**68**
II. Compte de la Caisse d'épargne (art. 50).				
A. Recettes.				
1. Avoir des membres au début de 1922			22,805	35
2. Versements en 1922:				
a. des membres	1,205	40		
intérêts à 3½ %	350	90	1,556	30
b. des Compagnies	1,688	20		
intérêts à 3½ %	495	80	2,184	—
Total			26,545	65
B. Dépenses.				
1. Restitutions aux membres sortants			17,512	80
2. Avoir des membres à fin 1922			9,032	85
Total			26,545	65
III. Compte du capital de couverture.				
a. Capital effectif de couverture au début de l'année 1922			5,944,047	40
b. Excédent de recettes en 1922			1,405,698	68
Capital effectif de couverture à fin 1922			7,349,746	08
A ajouter:				
Ce montant du déficit technique d'assurance au 31 décembre 1921	3,112,230	29		
*Intérêts à 3½ % pour 1922	108,928	06		
Dont à déduire:	3,221,158	35		
Les cotisations mensuelles versées en 1922 sur la base des augmentations survenues au 1er mai 1921:				
par les membres . . . 129,103. 05				
par les Compagnies . . . 161,378. 75	290,481	80	2,930,676	55
Capital de couverture requis au 31 décembre 1922			10,280,422	63

* Passation d'écriture exigée par le Département des chemins de fer.

10

IV. Bilan.

Actif.

	Cours en % achat Fr.	Cours en % en compte Fr.	Valeur nominale Fr.	Ct.	Valeur d'achat Fr.	Ct.	Valeur au bilan Fr.	Ct.
1. Titres: *a. Bons de caisse.*								
74 4¾ %, Banque cantonale de Berne	100	100	350,000	—	350,000	—	350,000	—
66 5 % » » » »	100	100	290,000	—	290,000	—	290,000	—
168 5½ %, » » » »	100	100	832,000	—	832,000		832,000	-
89 4¾ %, Caisse hyp. du canton de Berne	100	100	502,000	—	502,000	—	502,000	-
58 5½ %, » » » » » »	100	100	290,000	—	290,000	—	290,000	—
4 4½ %, » » » » » »	100	100	200,000	-	200,000	—	200,000	—
100 6 %, Canton de Berne	100	100	500,000	-	500,000	—	500,000	
b. Obligations.								
26 4¾ %, Caisse hyp. du canton de Berne	100	100	130,000	-	130,000	—	130,000	—
115 4¾ %, » » » » » »	99	99	115,000	—	113,850	—	113,850	—
5 4¾ %, » » » » » »	100,5	100	5,000	—	5,025	—	5,000	—
239 3 %, Canton de Berne 1895	83,85	82	119,500	—	100,200	75	97,990	—
64 3 %, » » » 1895	71,4	82	32,000		22,848	—	26,240	-
28 3 %, » » » 1895	71,25	82	14,000	-	9,975	-	11,480	—
26 3 %, » » » 1895	71,5	82	13,000	-	9,295	-	10,660	—
76 3 %, » » » 1895	70,75	82	38,000	—	26,885	—	31,160	—
28 3½ %, » » » 1899	72	92,75	14,000		10,080	—	12,985	-
90 3½ %, » » » 1900	74,8	83,75	45,000	-	33,660		37,687	50
30 4 %, » » » 1911	82,6	94	30,000	—	24,780		28,200	—
30 4 %, » » » 1911	82,9	94	30,000	—	24,870		28,200	—
30 4 %, » » » 1911	100	94	30,000	—	30,000	—	28,200	-
200 4¾ %, » » » 1915	99,4	99,4	200,000	—	198,800	—	198,800	—
100 4¾ %, » » » 1915	99,5	99,5	100,000		99,500		99,500	—
57 4¾ %, » » » 1915	100,5	100	57,000	-	57,285	-	57,000	—
5 4¾ %, » » » 1915	100,6	100	5,000	—	5,030		5,000	
10 4¾ %, » » » 1915	101	100	10,000	—	10,100	—	10,000	-
300 5 %, » » » 1919	97	97	300,000	—	291,000	—	291,000	—
700 5½ %, » » » 1921	100	100	700,000	—	700,000	—	700,000	—
50 4 %, Emprunt fédéral 1913	89,5	89,5	25,000	—	22,375	—	22,375	-
50 4 %, » » 1913	89,75	89,75	25,000	—	22,437	50	22,437	50
30 4½ %, Ve emprunt féd. de mobilisation 1916	97,85	97,85	150,000	-	146,775		146,775	—
80 5½ %, Emprunt fédéral 1922	100	100	400,000	-	400,000		400,000	—
86 4 %, » » 1922	97,5	95,25	430,000	-	419,250		409,575	—
40 6 %, Canton de Neuchâtel 1921	99	99	200,000	-	198,000		198,000	
30 4 %, C. F. F. 1912/14	84,1	84,1	30,000	—	25,230	-	25,230	
60 4¼ %, Forces motrices bernoises 1909/12	93,4	93,4	60,000	—	56,040	-	56,040	-
300 5 %, » » » 1919	96,5	96,5	300,000	—	289,500	—	289,500	—
50 4 %, Ville de Berne 1910	100,5	90	50,000	—	50,250	—	45,000	—
168 3¾, Commune d'Interlaken 1904	98,65	75	168,000	—	165,732	—	126,000	—
1 cédule hyp. (débitrice B. L. S.), intérêt 4¾ %	100	100	17,500		17,500	—	17,500	-
			6,807,000	—	6,680,273	25	6,645,385	
2. Débiteurs divers:								
a. Avoir auprès de la Banque cantonale de Berne					566,190	—		
b. Avoir auprès de la Compagnie du chemin de fer des Alpes Bernoises B. L. S.					32,328	48		
c. Intérêts de titres non échus					103,726	50		
d. Débiteurs divers					11,148	95	713,393	93
							7,358,778	93
e. Déficit technique d'assurance au 31 décembre 1922							2,930,676	55
							10,289,455	48

Passif.

	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.
1. Avoir des membres de la Caisse d'épargne			9,032	85
2. Capital de couverture: *a.* effectif	7,349,746	08		
b. déficit technique d'assurance au 31 décembre 1922	2,930,676	55	10,280,422	63
			10,289,455	48

V. Etat des membres au 31 décembre 1922.

1. Membres astreints au paiement des cotisations (dont 1 fait partie de la Caisse d'épargne) . . . 839

2. Membres secourus:

a. Membres secourus momentanément (art. 35, chiffre 1, des statuts) . 11
b. Invalides pensionnés . . . 47
c. Veuves pensionnées . . . 26
d. Orphelins pensionnés . . . 53

B. Compte annuel et bilan de la Caisse de maladie et de secours pour les ouvriers à poste fixe
du Chemin de fer des Alpes bernoises Berne-Lœtschberg-Simplon et du Chemin de fer Berne-Neuchâtel

au 31 décembre 1922.

a. Assurance en cas de maladie.

	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.
I. Compte annuel pour la période du 1er janvier au 31 décembre 1922.				
Recettes.				
1. Contributions pour la caisse de maladie:				
a. des membres, art. 38 *a*	64,365	60		
b. des Compagnies, art. 36 *a*	21,455	20		
2. Produit des amendes pour fautes de service	198	50		
3. Intérêts du capital	6,991	25		
4. Prélèvement sur le fonds spécial pour secours extraordinaires	2,193	50		
5. Recettes diverses: dons, legs, gains de change, etc.	4,381	75		
Total			99,585	80
Dépenses.				
1. Indemnités pour perte de salaire (indemnité-maladie), art. 13 à 20	56,742	85		
2. Soins médicaux, art. 21 à 23	13,139	70		
3. Contributions aux frais d'accouchement, art. 27	50	—		
4. Frais d'hôpital, art. 24	3.181	65		
5. Remèdes, art. 25	3,515	65		
6. Appareils optiques et orthopédiques, art. 26	961	35		
7. Cures, art. 27	237			
8. Indemnités au décès, art. 28	560			
9. Intérêts du fonds spécial pour secours extraordinaires, art. 35	6,392	—		
10. Secours extraordinaires, art. 35	2.193	50		
11. Dépenses diverses: Finances de dépôt et pertes de cours sur les titres et impôts	462	40		
Total			87,436	10
Excédent des recettes			12,149	70

II. Bilan.

Actif.	Cours en % achat	Cours en % en compte	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.
1. Titres:						
4 bons de caisse 4¾ %, Banque cantonale de Berne	100	100	20,000			
4 bons de caisse 5½ %, Banque cantonale de Berne	100	100	20,000	—		
25 obl. 4¾ %, canton de Berne, 1915	99,75	99,75	24,937	50		
8 bons de caisse 5½ % Caisse hyp. du canton de Berne	100	100	40,000	—		
2 obligations, 6 % canton de Berne, 1921/25	100	100	10,000	—		
2 obligations, 4 % Emprunt fédéral 1922	97,5	95,25	9,525	-	124,462	50
2. Débiteurs divers:						
a. Avoir auprès de la Banque cantonale de Berne			18,020	—		
b. Avoir auprès du chemin de fer des Alpes bernoises B. L. S.			14,653	75		
c. Intérets de titres non échus			1,255	90	33,929	65
					158,392	15
Passif.						
1. Fonds spécial pour secours extraordinaires					*158,392	15

* Etat au début de l'année 1922 . . . Fr. 142,043. 95
A ajouter: Intérêts de 1922 . . . „ 6,392. —
Excédent de recettes de 1922 . . . „ 12,149. 70
Fr. 160,585. 65
A déduire: Prélèvement en 1922 . . . „ 2,193. 50
Etat à fin 1922 Fr. 158,392. 15

b. Assurance en cas d'invalidité et au décès.

	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.
I. Compte annuel				
pour la période du 1er janvier au 31 décembre 1922.				
Recettes.				
1. **Cotisations:**				
a. des membres, art. 38 *b*	15,474	10		
b. des Compagnies, art. 36 *b*	77,370	50	92,844	60
2. **Réadmissions,** art. 8, 3			—	
3. **Recettes diverses:**				
Intérêts du capital	25,421	80		
Gains de change	7,067	50	32,489	30
Total			125,333	90
Dépenses.				
1. **Pensions aux invalides,** art. 34	1,259	25		
2. **Indemnités à forfait,** art. 31	2,328	70		
3. **Remboursements aux membres sortants,** art. 8 et 9	3,430	35		
4. **Report des contributions des Compagnies pour les membres ayant passé à la Caisse de pensions et de secours,** art. 9	4,663	25		
5. **Dépenses diverses:** Impôts, pertes de cours sur titres	1,807	50		
Total			13,489	05
Excédent des recettes			111,844	85
II. Compte de capital.				
1. **Réserve au début de 1922**			442,416	55
2. A ajouter: **Excédent de recettes de 1922**			111,844	85
3. **Réserve à fin 1922**			554,261	40
III. Bilan.				
Actif. — Cours en % achat / en compte				
1. **Titres:**				
2 bons de caisse 4¾ %, Banque cantonale de Berne — 100 / 100	10,000	—		
22 bons de caisse 5½ %, Banque cantonale de Berne — 100 / 100	102,000	—		
40 obl. 4 %, C. F. F. 1912 — 84,10 / 84,10	33,640	—		
35 „ 4¾ %, canton de Berne 1915 — 99,75 / 99,75	34,902	50		
26 „ 6 % canton de Berne 1921/25 — 100 / 100	130,000	—		
18 bons de caisse 5 ½ % Caisse hypoth. du cant. de Berne — 100 / 100	90,000	—		
12 obligations 4 ½ Emprunt fédéral 1922 — 97,5 / 95,25	57,150	—	457,692	50
2. **Débiteurs divers:**				
a. Avoir auprès de la Banque cantonale de Berne	96,207	50		
b. Avoir auprès du Chemin de fer des Alpes bernoises B. L. S.	—	—		
c. Intérêts des titres non échus	5,821	80	102,029	30
			559,721	80
Passif.				
1. **Dette envers le Chemin de fer des Alpes bernoises B. L. S.**			5,460	40
2. **Capital de couverture**			554,261	40
			559,721	80

Excédent actif du bilan technique d'assurance au 31 déc. 1917: fr. 205,822. 82

La Caisse de secours compte au 31 décembre 1922: 346 membres.

Trafic et recettes par mois. (Chemin de fer.)

Quantités transportées

Mois	Voyageurs	Bagages	Animaux vivants	Marchandises: Grande vitesse	Expéditions partielles 1	Expéditions partielles 2	A	B	Tarifs spéciaux I a	I b	II a	II b	III a	III b	Tarifs exceptionnels	Transport des colis postaux de plus de 5 kg	Total	Expéditions de service
	Nombre	Tonnes	Têtes	Tonnes	Tonnes	Tonnes	Tonnes	Tonnes	Tonnes	Tonnes	Tonnes	Tonnes	Tonnes	Tonnes	Tonnes	Tonnes	Tonnes	Tonnes
Janvier	113,391	385	1,695	263	1,986	1,399	726	4,800	818	3,052	107	2,499	619	55,360	26,636	—	98,265	48
Février	101,995	293	5,896	239	2,022	1,509	764	3,550	584	2,242	147	2,443	642	40,142	27,301	—	81,585	280
Mars	108,350	272	3,151	322	2,580	1,954	909	4,085	788	2,293	246	2,898	998	65,819	40,523	800	124,215	115
Avril	127,928	304	2,529	293	2,274	1,722	639	4,333	608	2,199	310	3,411	767	10,762	74,518	—	101,836	120
Mai	134,529	368	2,969	442	2,638	1,854	1,043	3,293	708	2,227	274	3,714	815	12,166	71,909	—	101,083	74
Juin	178,313	489	6,318	378	2,617	1,972	1,019	3,579	529	1,949	256	2,279	774	8,663	64,888	800	89,703	272
Juillet	263,459	904	1,780	381	2,381	1,809	1,003	5,940	550	1,964	178	3,114	860	11,067	69,537	—	98,784	673
Août	255,562	1,113	3,163	343	2,427	1,847	1,104	6,106	619	4,740	303	4,009	1,017	42,708	42,862	—	108,085	98
Septembre	195,546	699	7,117	309	2,518	2,013	1,385	6,002	478	2,064	157	2,930	749	11,892	76,371	800	107,668	361
Octobre	129,777	418	8,236	352	2,439	2,404	1,752	6,066	650	2,393	235	2,822	1,044	13,579	69,830	—	103,566	753
Novembre	117,373	311	4,449	293	2,539	2,075	1,319	5,587	619	2,907	299	2,200	940	12,583	65,778	—	97,139	699
Décembre	157,916	338	2,652	402	2,386	1,859	1,542	4,741	561	4,179	256	2,092	635	10,595	60,360	2,109	91,717	1,245
Total	1,884,139	5,894	49,955	4,017	28,807	22,417	13,205	58,082	7,512	32,209	2,768	34,411	9,860	295,336	690,513	4,509	1,203,646	4,738

Recettes

Mois	Voyageurs Fr.	Ct.	Bagages Fr.	Ct.	Animaux vivants Fr.	Ct.	Marchandises Fr.	Ct.	Transp. des colis post. de plus de 5 kg Fr.	Ct.	Recettes diverses Fr.	Ct.	Total Fr.	Ct.	Recettes par kilomètre de ligne Fr.	Ct.
Janvier	147,974	26	14,432	69	8,679	18	513,599	08	—	—	10,893	51	695,578	72	5,894	73
Février	110,800	74	10,071	84	17,014	37	408,000	79	—	—	6,407	75	552,295	49	4,680	47
Mars	137,021	84	11,091	31	15,384	87	620,436	07	35,000	—	4,942	90	823,876	99	6,982	01
Avril	188,120	72	11,234	60	13,358	01	549,420	51	—	—	17,247	67	779,381	51	6,604	93
Mai	211,995	39	13,531	65	13,652	95	510,903	46	—	—	17,684	11	767,767	56	6,506	50
Juin	315,814	92	21,408	88	12,473	01	370,447	99	40,000	—	22,024	98	782,169	78	6,628	56
Juillet	499,807	84	37,277	65	7,053	70	415,658	41	—	—	16,937	78	976,735	38	8,277	42
Août	484,178	26	47,187	71	9,655	14	430,272	33	—	—	9,077	95	980,371	39	8,308	23
Septembre	315,672	12	30,544	84	19,708	05	434,304	62	35,000	—	11,552	40	846,782	03	7,176	12
Octobre	196,309	71	15,994	47	35,367	77	425,690	38	—	—	13,025	38	686,387	71	5,816	85
Novembre	160,866	74	15,269	91	20,882	14	415,860	03	—	—	15,291	79	628,170	61	5,323	48
Décembre	169,663	16	13,073	71	10,624	96	411,486	72	65,832	95	376,904	09	1,047,585	59	8,877	84
Total	2,938,225	70	241,119	26	183,854	15	5,506,080	39	175,832	95	521,990	31	9,567,102	76	81,077	14
Comparaison avec 1921 : en plus	—	—	—	—	20,192	51	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
en moins	78,524	80	11,406	20	—	—	2,935,903	57	982	05	8,337	13	3,014,961	24	25,550	51

Recettes de transport de 1922. Spécification par mois. (Service de navigation.)

Lac de Thoune

Mois	Voyageurs: Abonnements généraux suisses		Abonnements généraux internes		Abonnements de famille		Autres billets		TOTAL		Bagages et colis express		Animaux et marchandises		Transports postaux		Total: Produit		%	Compaté à 1921	
	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.		Fr.	Ct.
Janvier	1,265	21	—	—	48	—	5,040	65	6,353	86	5	93	229	47	—	—	6,589	26	1,57	÷ 1,603	68
Février	832	59	—	—	96	—	3,843	03	4,771	62	11	87	233	10	—	—	5,016	59	1,20	÷ 901	58
Mars	717	82	—	—	124	80	4,305	65	5,148	27	11	51	347	—	—	—	5,506	78	1,31	÷ 2,297	41
Avril	529	60	—	—	998	40	7,592	06	9,120	06	34	62	586	22	—	—	9,740	90	2,33	+ 421	41
Mai	1,472	26	210	25	4,195	20	24,771	25	30,648	96	86	59	960	14	—	—	31,695	69	7,50	+ 3,222	93
Juin	5,023	77	629	25	4,627	20	45,392	87	55,673	09	190	99	1,314	21	—	—	57,178	29	13,65	÷ 14,393	20
Juillet	1,072	60	3,259	—	8,822	40	83,582	56	96,736	56	315	79	1,304	82	—	—	98,357	17	23,49	÷ 8,741	83
Août	1,921	36	1,793	—	11,863	05	107,170	73	122,748	14	503	40	1,341	75	—	—	124,593	29	29,76	+ 16,561	32
Septembre	1,492	45	37	50	3,062	40	36,819	29	41,411	64	213	50	1,209	50	—	—	42,834	64	10,22	÷ 7,080	29
Octobre	1,389	50	17	25	842	95	12,405	89	14,655	59	61	69	889	94	—	—	15,607	22	3,72	÷ 7,140	99
Novembre	1,548	06	÷ 2	—	86	40	5,971	93	7,604	39	112	60	521	44	—	—	8,238	43	1,96	+ 37	24
Décembre	931	06	—	—	67	20	12,217	25	13,215	51	27	58	325	79	—	—	13,568	88	3,24	+ 2,172	64
Total 1922	18,196	28	5,944	25	34,834	—	349,113	16	408,087	69	1,576	07	9,263	38	—	—	418,927	14	100,00	÷ 19,743	44
1921	11,244	41	4,640	—	36,339	23	374,550	86	426,774	50	1,652	74	10,243	34	—	—	438,670	58	—	—	—
comparé à 1921: en plus	6,951	87	1,304	25	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
comparé à 1921: en moins	—	—	—	—	1,505	23	25,437	70	18,686	81	76	67	979	96	—	—	19,743	44	—	—	—

Lac de Brienz

Mois	Voyageurs: Abonnements généraux suisses		Abonnements généraux internes		Abonnements de famille		Autres billets		TOTAL		Bagages et colis express		Animaux et marchandises		Transports postaux		Total: Produit		%	Comparé à 1921	
	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.		Fr.	Ct.
Janvier	1,152	61	—	—	86	40	515	88	1,754	89	4	93	146	08	—	—	1,905	90	1,61	÷ 67	32
Février	720	01	—	—	76	80	409	54	1,206	35	6	31	104	54	—	—	1,317	20	1,11	÷ 192	56
Mars	605	23	—	—	115	20	599	52	1,319	95	16	24	136	94	—	—	1,473	13	1,25	÷ 86	64
Avril	529	59	—	—	192	—	794	73	1,516	32	17	43	249	39	—	—	1,783	14	1,51	÷ 116	89
Mai	1,359	65	—	—	585	60	1,899	61	3,844	86	38	78	347	50	—	—	4,231	14	3,58	+ 801	11
Juin	4,911	17	—	—	816	—	11,027	34	16,754	51	94	40	626	90	—	—	17,475	81	14,77	+ 4,724	85
Juillet	960	02	239	75	2,409	60	24,771	49	28,380	86	305	57	608	48	—	—	29,294	91	24,76	÷ 2,784	13
Août	1,808	76	69	—	2,323	20	33,910	58	38,111	54	294	91	771	87	—	—	39,178	32	33,12	+ 6,287	58
Septembre	1,379	85	—	—	556	80	7,882	61	9,819	26	96	36	335	41	—	—	10,251	03	8,63	+ 409	76
Octobre	1,164	30	—	—	192	—	1,266	55	2,622	85	26	41	186	13	—	—	2,835	39	2,39	+ 16	63
Novembre	1,435	42	—	—	115	20	613	81	2,164	43	13	12	146	13	—	—	2,323	68	1,96	+ 558	30
Décembre	818	33	—	—	144	—	902	19	1,864	52	14	03	170	33	4,200	—	6,248	88	5,28	÷ 73	84
Total 1922	16,844	94	308	75	7,612	80	84,593	85	109,360	34	928	49	3,829	70	4,200	—	118,318	53	100,00	+ 9,476	85
1921	9,893	23	142	75	8,307	31	81,589	80	99,933	09	917	78	7,790	81	4,200	—	108,841	68	—	—	—
comparé à 1921: en plus	6,951	71	166	—	—	—	3,004	05	9,427	25	10	71	38	89	—	—	9,476	85	—	—	—
comparé à 1921: en moins	—	—	—	—	694	51	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Poids remorqués.

		1921 †	1922 †
Poids mort remorqué :*			
Locomotives à vapeur et locomotives électriques en activité de service	Km-tonnes	105,227,888	98,510,182
Automotrices à voyageurs	,,	7,404,962	6,962,592
Voitures à voyageurs	,,	49,265,923	52,282,529
Wagons	,,	91,732,773	71,970,507
Fourgons postaux	,,	4,620,916	4,335,960
Total	,,	258,252,462	234,061,770
Par kilomètre de ligne	,,	2,459,547	2,229,160
Par kilomètre de train	,,	255,42	237,53
Pour cent du poids total	%	77,05	81,95
Wagons de service (Wagons de chauffage)	Km-tonnes	4,379,656	5,204,142
Poids utile remorqué :			
Voyageurs (75 kilogrammes)	Km-tonnes	2,116,369	2,017,369
Bagages, animaux vivants et marchandises	,,	74,813,120	49,539,016
Total	,,	76,929,489	51,556,385
Par kilomètre de ligne	,,	732,662	491,013
Par kilomètre de train	,,	76,09	52,32
Pour cent du poids total	%	22,95	18,05
Poids total remorqué :			
Au total	Km-tonnes	335,181,951	285,618,155
Par kilomètre de ligne	,,	3,192,209	2,720,173
Par kilomètre de train	,,	331,51	289,84

† B. L. S. *sans* la ligne Moutier-Longeau.

* Les kilomètres-tonnes se calculent d'après les rapports sur la circulation du matériel et indiquent les charges *effectivement* transportées.

Récapitulation pour le réseau entier.

		B. L. S. (105 km)		M. L. (13 km)		Total (118 km)	
		1921	1922	1921	1922	1921	1922
Poids utile remorqué :							
Voyageurs	Km-tonnes	2,116,369	2,017,369	299,816	351,668	2,416,185	2,369,037
Bagages, animaux et marchand.	,,	74,813,120	49,539,016	5,899,632	6,701,267	80,712,752	56,240,283
Au total	,,	76,929,489	51,556,385	6,199,448	7,052,935	83,128,937	58,609,320
En pour cent du poids total	%	22,95	18,05	20,91	20,25	22,79	18,29
Poids total remorqué	Km-tonnes	335,181,951	285,618,155	29,655,032*	34,822,375*	364,836,983	320,440,530

* D'après les indications des C. F. F.

Service effectué

I. Locomotives et automotrices. (Sans la ligne Moutier-Longeau.)	Be 5/7	Ce 4/6	Ce 6/6
			Kilomètres
A. Parcours du matériel B. L. S. sur sa propre ligne et sur d'autres lignes.			
a. Sur la ligne B. L. S.:			
Trains de voyageurs et trains mixtes	383,277	56,919	13,241
Trains de marchandises	283,970	3,714	212
Double traction aux trains de voyageurs et aux trains mixtes	15,936	3,339	1,053
Double traction aux trains de marchandises	32,671	188	87
Trains de matériaux	890	4	—
Courses à vide	49,706	1,098	1,258
Service des manœuvres	1,240	1,380	321
Total	767,690	66,642	16,172
b. Sur d'autres lignes:			
Trains de voyageurs et trains mixtes	5,537	81,829	185
Trains de marchandises	4,000	12,274	6
Double traction aux trains de voyageurs et aux trains mixtes	486	633	78
Double traction aux trains de marchandises	239	3	—
Trains de matériaux	—	175	—
Courses à vide	455	78	10
Service des manœuvres	—	689	—
Total	10,717	95,681	279
Total, ligne B. L. S. et autres lignes	778,407	162,323	16,451
B. Parcours du matériel B. L. S. et du matériel étranger sur la ligne B. L. S.			
Trains de voyageurs et trains mixtes	383,277	190,156	13,241
Trains de marchandises	283,970	10,642	212
Double traction aux trains de voyageurs et aux trains mixtes	15,936	9,958	1,053
Double traction aux trains de marchandises	32,671	396	87
Trains de matériaux	890	14	—
Courses à vide	49,706	3,170	1,258
Service des manœuvres	1,240	4,101	321
Total des kilomètres de locomotives	767,690	218,437	16,172
Kilomètres de trains	.	.	.
Kilomètres de double traction	.	.	.
Kilomètres de parcours utile	.	.	.

par le matériel roulant.

Série						Total	
A 3/5	E 3/3	Ec 3/4	Ec 1/6	Ed 3/3	Ce 2/4		
de locomotives					km d'automotrice	1922	1921
—		.	–	1,984	102,072	557,493	498,945
—	—	–	–	1,813	1,448	291,157	345,021
—	—	–	–	9	3,129	23,466	27,180
—	—	–	—	9	8	32,963	50,264
—	—	—	26	6	24	950	110
—	21	–	310	1,225	20,863	74,481	99,943
—	—	—	88	28,205	2,005	33,239	31,626
—	21	—	424	33,251	129,549	1,013,749	1,053,089
—	—	—	2,237	10	597	90,395	178,349
—	—	—	344	8	86	16,718	32,484
–	—	—	78	–	—	1,275	2,035
—	—	—	5	—	—	247	306
—	—	—	—	—	—	175	66
—	—	—	100	—	33	676	5,587
—	—	—	40	—	—	729	2,353
—	—	—	2,804	18	716	110,215	221,180
—	21	—	3,228	33,269	130,265	1,123,964	1,274,269
—	—	96	—	2,616	102,072	691,458	647,006
—	—	—	—	2,140	1,448	298,412	369,333
—	—	19	—	24	3,129	30,119	29,605
—	—	—	—	12	8	33,174	50,740
—	—	—	26	6	24	960	181
26	21	180	310	2,213	20,863	77.747	106,867
—	—	8,988	88	34,808	2,005	51,551	62,469
26	21	9,283	424	41,819	129,549	1,183,421	1,266,201
.	.	.	.	.	.	989,870	1,016,339
.	.	.	.	.	.	63,293	80,345
.	.	.	.	.	.	1,053,163	1,096,684

II. Parcours des locomotives C. F. F. sur la ligne Moutier-Longeau.

Mois	Trains de voyageurs	Trains de marchandises	Trains de voyageurs fac.	Trains de marchandises fac.	Double traction pr. trains de voyageurs	Double traction pr. trains de marchandises	Trains de matériaux	Courses à vide	Service des manœuvres	Total 1922	Total 1921
Janvier .	4,030	2,704	—	26	—	312	—	208	12	7,292	7,711
Février . .	3,640	2,418	13	78	26	195	—	182	18	6,570	7,061
Mars . . .	4,074	2,808	—	312	57	455	—	245	33	7,984	7,030
Avril . . .	3,955	2,496	—	169	68	325	—	195	15	7,223	6,800
Mai . . .	4,074	2,704	—	78	57	312	—	221	27	7,473	7,252
Juin . . .	5,556	2,704	26	78	247	382	52	117	18	9,180	7,181
Juillet . .	5,749	2,704	26	247	364	458	52	221	42	9,863	7,776
Août . . .	5,740	2,808	13	650	559	447	54	364	30	10,665	7,988
Septembre	5,554	2,704	13	546	325	497	52	208	45	9,944	7,584
Octobre .	5,738	2,704	26	546	208	403	52	39	54	9,775	7,071
Novembre	5,556	2,704	—	481	117	408	52	78	54	9,450	7,051
Décembre	5,643	2,600	117	546	312	419	50	104	54	9,845	7,382
Total	59,309	32,058	234	3,757	2,340	4,618	364	2,182	402	105,264	87,887
Km de trains . . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	95,358	83,901
Km de double tract.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	6,958	3,106
Km de parcours utile	.	.	.	.	.	.	.	.	.	102,316	87,007

III. Parcours total du matériel B. L. S. et étranger sur le réseau B. L. S.

(M. L. compris.)

	Km de locomotives		Km de trains		Km de double traction		Km de parcours utile	
	1921	1922	1921	1922	1921	1922	1921	1922
Locomotives à vap.	165,433	156,837	103,294	100,210	3,395	7,013	106,689	107,223
„ électr.	1,049,872	1,002,299	883,080	881,498	77,413	60,101	960,493	941,599
Automotrices . .	138,783	129,549	113,866	103,520	2,643	3,137	116,509	106,657
Total général	1,354,088	1,288,685	1,100,240	1,085,228	83,451	70,251	1,183,691	1,155,479

IV. Parcours des voitures et des wagons.

	1921	1922
	Kilomètres-essieux	
A. Parcours du matériel B. L. S. sur la ligne B. L. S. et sur d'autres lignes.		
Automotrices . . . . au total	383,152	519,196
,, ... par essieu	31,929	43,266
Voitures . . . . au total	14,418,915	16,450,931
,, ... par essieu	53,602	61,568
Fourgons . . . . au total	1,699,037	2,153,297
,, ... par essieu	35,397	44,860
Wagons . . . . au total	3,082,735	3,006,236
,, ... par essieu	6,673	6,479
B. Parcours du matériel B. L. S. et du matériel étranger sur la ligne B. L. S.		
Automotrices	383,152	519,196
Voitures	6,927,050	7,339,798
Automotrices et voitures, ensemble	7,310,202	7,858,994
Fourgons	1,624,855	1,992,548
Wagons	18,728,179	13,997,146
Fourgons et wagons, ensemble	20,353,034	15,989,694
Fourgons postaux	850,741	787,599
Ensemble des véhicules	28,513,977	24,636,287
Wagons de chauffage	201,254	191,401

Parcours des trains et moyennes relatives au mouvement du matériel roulant.

		1921	1922
Parcours des trains :			
Trains de voyageurs et trains mixtes	Kilomètres	686,706	746,961
Trains de marchandises avec service de voyageurs	,,	—	—
Trains de marchandises	,,	408,279	333,812
Au total	,,	1,094,985	1,080,773
Composition moyenne des trains :			
Locomotives à vapeur et locomotives électriques LV*	Nombre	0,098	0,099
Locomotives à vapeur et locomotives électriques LE*	,,	0,877	0,871
Locomotives à vapeur et locomotives électriques AM*	,,	0,106	0,099
Automotrices	Essieux	0,35	0,47
Voitures	,,	6,31	6,76
Voitures privées	,,	0,01	0,03
Fourgons	,,	1,18	1,84
Wagons	,,	17,10	12,96
Fourgons postaux	,,	0,78	0,73
Au total	,,	26,03	22,79
Wagons de chauffage	,,	0,18	0,18
Trains journaliers parcourant toute la ligne :			
Trains de voyageurs et trains mixtes	Nombre	15,94	17,34
Trains de marchandises avec service de voyageurs	,,	—	—
Trains de marchandises	,,	9,48	7,75
Au total	,,	25,42	25,09
Vitesse maximum des trains d'après l'horaire		75 km./h.	75 km./h.
Moyennes par kilomètre de ligne :			
Kilomètres de train	Nombre	9,280	9,159
Automotrices	Kilomètres-essieux	3,247	4,400
Voitures	,,	58,704	62,201
Fourgons	,,	13,770	16,886
Wagons	,,	158,714	118,620
Fourgons postaux	,,	7,210	6,675
Au total	,,	241,645	208,782
Wagons de chauffage	,,	1,706	1,622

* LV = Locomotives à vapeur.
* LE = Locomotives électriques.
* AM = Automotrices.

Monte Carlo

Ventimiglia

Nice

Venezia

Trieste

Guneo

Monte Rosa

Gornergrat

Matterhorn

Zermatt

Panorama
de l'Oberland bernois et du chemin de fer des Alpes bernoises Berne–Lœtschberg–Simplon

Berna Oberland

Bern-Lötschberg-Simplon

Berna Oberland

Bern-Lötschberg-Simplon

Berner-Alpenbahn-Gesellschaft

Bern-Lötschberg-Simplon

Achtzehnter

Geschäftsbericht samt Rechnungen und Bilanz

über das

Geschäftsjahr 1923

Bern
Buchdruckerei Feuz
1924

Berner-Alpenbahn-Gesellschaft
Bern-Lötschberg-Simplon

Achtzehnter

Geschäftsbericht samt Rechnungen und Bilanz

über das

Geschäftsjahr 1923

Beilagen:

Jahresrechnungen der Pensions- und Hilfskasse für die Beamten und Angestellten B. L. S./B. N.
Jahresrechnungen der Kranken- und Hilfskasse für die ständigen Arbeiter der B. L. S./B. N.
a. Krankenversicherung.
b. Invaliditäts- und Sterbeversicherung.
Verkehrsstatistische Tabellen über den Bahn- und Schiffsbetrieb.

Bern
BUCHDRUCKEREI FEUZ
1924

Gesellschaftsorgane.

A. Verwaltungsrat.

Präsident:
(mit Amtsdauer bis zur ordentl. Generalversammlung 1924)

Herr *Lohner, E.*, Regierungsrat, Bern.

I. Vizepräsident:
(gleiche Amtsdauer wie der Präsident)

Herr *Loste, J.*, Privatier, Paris.

II. Vizepräsident:
(gleiche Amtsdauer wie der Präsident)

Herr Dr. *Volmar, F.*, Regierungsrat, Bern.

Vertreter der Aktionäre im Verwaltungsrat:
(mit Amtsdauer bis zur ordentl. Generalversammlung 1924)

1. Herr *Aellig, A.*, Direktor der Kantonalbank Bern, Bern.
2. » *Bechler, P.*, Grossrat, Münster.
3. » *Bouilloux-Lafont, M.*, Bankier, Delegierter des Verwaltungsrates der Süd-West-Bahnen, Etampes.
4. » *Descubes, A.*, Oberingenieur der französischen Ostbahnen, Paris.
5. » *Grimm, R.*, Nationalrat, Bern.
6. » *Hahn, O.*, Fürsprech, Bern.
7. » *Hirter, J.*, a. Nationalrat, Bern.
8. » *de Lalande, L.*, anc. Ministre de France, Paris.
9. » *Loste, J.*, Privatier, Paris.
10. » *Mabilleau, L.*, Direktor des «Musée social» und Präsident der «Association des Soc. mutuelles de la France», Paris.
11. » *Michel, A.*, Notar, Interlaken.
12. » Dr. *Michel, Friedr.*, a. Nationalrat, Interlaken.
13. » *Morgenthaler, N.*, Direktor der Emmentalbahn, Burgdorf.
14. » *Petit, Casimir*, Paris.
15. » *Pogliani, A.*, Commandeur, Administrateur-Délégué de la Banca Italiana di Sconto, Rom.
16. » *Rebmann, J. J.*, a. Nationalrat, Erlenbach.
17. » *Roesti, R.*, Privatier, Montreux.
18. » *Stauffer, A.*, Regierungsrat, Bern.
19. » *Vilgrain, L.*, Président hon. de la Chambre de Commerce de Nancy, Nancy.

20. Herr *Will, Ed.*, Generaldirektor B. K. W., Bern.
21. » *Wullimann, Leo,* Kaufmann, Grenchen.
22. » *von Wurstemberger, Franz,* alt Grossrat, Bern.
23. » *Wyder, H.*, Hotelier, Interlaken.

Vertreter der Eidgenossenschaft im Verwaltungsrat:
(Amtsdauer bis 31. Dezember 1925)

24. Herr *Calame, Henri,* Nationalrat, Neuenburg.
25. » *Hunziker, Otto,* Nationalrat, Zofingen.
26. » *Jäggi, B.*, a. Nationalrat, Basel.
27. » *Dr. Räber, J.*, Ständerat, Küssnacht.

Vertreter des Kantons Bern im Verwaltungsrat:
(Amtsdauer bis 31. Mai 1926)

28. Herr *Bösiger, W.*, Regierungsrat, Bern.
29. » *Bühler, G.*, a. Nationalrat, Frutigen.
30. » *Lohner, E.*, Regierungsrat, Bern.
31. » *Dr. Volmar, F.*, Regierungsrat, Bern.

Vertreter des Kantons Wallis im Verwaltungsrat:
(Amtsdauer bis auf Widerruf)

32. Herr *Burgener, J.*, Staatsrat, Sitten.
33. » *Evêquoz,* Nationalrat, Sitten.
34. » *Dr. Seiler, H.*, Nationalrat, Brig.
35. » *Troillet, M.*, Staatsrat, Sitten.

B. Verwaltungsausschuss.

Präsident:
(mit Amtsdauer bis zur Generalversammlung 1924)

Herr *Lohner, E.*, Regierungsrat, Bern.

Vizepräsident:
(gleiche Amtsdauer wie der Präsident)

Herr *Bühler, G.*, a. Nationalrat, Frutigen.

Mitglieder:
(mit Amtsdauer bis zur Generalversammlung 1924)

1. Herr *Aellig, A.*, Bankdirektor, Bern.
2. » *Bösiger, W.*, Regierungsrat, Bern.
3. » *Bühler, G.*, a. Nationalrat, Frutigen.
4. » *Descubes, A.*, Oberingenieur der französischen Ostbahnen, Paris.
5. » *Hirter, J.*, a. Nationalrat, Bern.
6. » *Lohner, E.*, Regierungsrat, Bern.
7. » *Loste, J.*, Privatier, Paris.
8. » *Dr. Michel, Fr.*, a. Nationalrat, Interlaken.
9. » *Petit, Casimir,* Paris.
10. » *Dr. Volmar, F.*, Regierungsrat, Bern.
11. » *Will, Ed.*, Generaldirektor B. K. W., Bern.

C. Direktion.

Präsident:
(mit Amtsdauer bis zur Generalversammlung 1924)

Herr *Bühler, G.*, a. Nationalrat, Frutigen.

Vizepräsident:
(gleiche Amtsdauer wie der Präsident)

Herr Dr. *Volmar, F.*, Regierungsrat, Bern.

Mitglieder:

Herr *Aellig, A.*, Direktor der Kantonalbank, Bern.
» *Bösiger, W.*, Regierungsrat, Bern.
» *Bühler, G.*, a. Nationalrat, Frutigen.
» *Hirter, J.*, a. Nationalrat, Bern.
» *Lohner, E.*, Regierungsrat, Bern.
» *Dr. Volmar, F.*, Regierungsrat, Bern.
» *Will, Ed.*, Generaldirektor B. K. W., Bern.

Delegierter des Verwaltungsrates für Schutzbauten:

Herr *Bühler, G.*, a. Nationalrat, Frutigen.

D. Direktor.

Herr *Kunz, G.*, a. Ständerat, Bern.

E. Kontrollstelle.

Mitglieder:

Herr *Römer, H.*, Fürsprecher, Biel.
» *Collette, P.*, gew. Notar, Paris.
» *Ott, E.*, Bankdirektor, Bern.

Suppleanten:

Herr *Wyss, A.*, Verwalter der Hypothekarkasse, Bern.
» *Bäschlin, H.*, Oberrichter, Bern.
» *Jäggi, G.*, Buchhalter der Berner Oberland-Bahnen, Interlaken.

An die Aktionäre

der

Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon

Tit.

Wir haben die Ehre, Ihnen hiermit den Geschäftsbericht, sowie die Rechnungen und die Bilanz des Jahres 1923 zur Genehmigung vorzulegen.

I. Allgemeiner Teil.

1. Gesellschaftsorgane.

a. Generalversammlungen.

Die *Prioritätsaktionäre* sind auf Dienstag, den 1. Mai 1923, um 9 Uhr in das Rathaus nach Bern einberufen worden zur Beschlussfassung über den sie betreffenden Teil des Nachlassvertrages. Nach Anhörung eines Berichtes des vom Bundesgericht bestellten Sachwalters, Herr Oberrichter Bäschlin in Bern, stimmten 129 Inhaber von 43,650 Prioritätsaktien dem genannten Vertrage zu; dagegen stimmte niemand.

Die *ordentliche Generalversammlung* der Aktionäre fand statt Montag, den 9. Juli 1923, um 3 Uhr, im Rathaus in Bern; sie war besucht von 18 Aktionären, welche 92,257 Aktien vertreten haben; hiervon waren gemäss Art. 14 der Statuten 62,464 stimmberechtigt. Die Generalversammlung nahm Kenntnis vom Bericht der Rechnungsrevisoren und von einer Zuschrift des eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartements, datiert vom 22. Juni 1923, womit den Rechnungen und der Bilanz des Jahres 1922 im Sinne des Rechnungsgesetzes vom 27. März 1896 die Genehmigung erteilt wurde. Hierauf ist folgender Antrag des Verwaltungsrates einstimmig zum Beschluss erhoben worden:

«Es seien der Geschäftsbericht sowie die Rechnungen und die Bilanz des Jahres 1922 zu genehmigen unter Entlastung der Gesellschaftsbehörden.»

Die Kontrollstelle für das Geschäftsjahr 1924 wurde wie folgt neu bestellt:

Revisoren: Herren *Römer,* Fürsprecher in Biel; *Collette,* gew. Notar in Paris; *Ott,* Bankdirektor in Bern.

Suppleanten: Herren *Wyss,* Verwalter der Hypothekarkasse in Bern; *Bäschlin,* Oberrichter in Bern; *Jäggi,* Buchhalter der Berner Oberlandbahnen in Interlaken.

b. Verwaltungsbehörden.

In deren Zusammensetzung sind verschiedene Aenderungen eingetreten.

Zu unserm grössten Bedauern mussten wir die Demission des seit der Gründung der Gesellschaft (Juli 1906) amtenden hochverdienten Präsidenten des Verwaltungsrates, des

Ausschusses und der Direktion, Herr a. Nationalrat *Hirter,* entgegennehmen, welcher auf ärztlichen Rat hin diese Aemter niederlegte; indessen wird er diesen Behörden auch weiterhin noch als Mitglied angehören.

Ebenfalls aus Gesundheitsrücksichten ist Herr a. Regierungsrat *von Erlach* als Mitglied des Verwaltungsrates, des Ausschusses und der Direktion, denen er als Vertreter der Regierung des Kantons Bern angehörte, zurückgetreten, nachdem er auch als Mitglied dieser letztern Behörde demissioniert hatte. Schon während der Bauperiode hat Herr von Erlach als Oberingenieur für die Nordrampe unserm Unternehmen in hervorragender Weise gedient. Auch nachher als Mitglied der verschiedenen Behörden hat er stetsfort tatkräftig an der Förderung unseres Unternehmens mitgearbeitet; für alles, was er im Dienste der Lötschbergbahn geleistet hat, sei ihm der wohlverdiente Dank ausgesprochen. Er wurde ersetzt durch Herrn Regierungsrat *Bösiger* in Bern.

Wir haben leider auch den Verlust eines Vertreters des Kantons Wallis im Verwaltungsrat, Herr Ständerat *J. Ribordy,* zu beklagen, der am 2. August 1923 unerwartet rasch gestorben ist. Den Verstorbenen, welcher seit dem Jahre 1913 unserm Verwaltungsrate angehörte, werden wir in gutem und dankbarem Andenken behalten.

An dessen Stelle wurde vom Staatsrat des Kantons Wallis Herr Nationalrat *Evêquoz* in Sitten gewählt.

Sodann ist auf Ende des Berichtsjahres Herr *H. Lanz*, Kaufmann in Thun als Verwaltungsratsmitglied zurückgetreten; er hat dieser Behörde während nahezu zehn Jahren angehört und unserm Unternehmen stets grosses Interesse entgegengebracht; seine Dienste seien ihm bestens verdankt.

In der Verwaltungsratssitzung vom 9. Juli 1923 wurden für den Rest der Amtsdauer, d. h. bis zur ordentlichen Generalversammlung 1924, folgende Neuwahlen getroffen:

Verwaltungsrat:

Als Präsident: Herr Regierungsrat *Lohner* in Bern.
Als II. Vizepräsident: Herr Regierungsrat Dr. *Volmar* in Bern.

Verwaltungsausschuss:

Als Präsident: Herr Regierungsrat *Lohner* in Bern.
Als Vizepräsident: Herr a. Nationalrat *Bühler* in Frutigen.
Als Mitglieder: Herr Regierungsrat *Bösiger* in Bern,
Herr Bankdirektor *Aellig* in Bern.

Direktion:

Als Präsident: Herr a. Nationalrat *Bühler* in Frutigen.
Als Vizepräsident: Herr Regierungsrat Dr. *Volmar* in Bern.
Als Mitglieder: Herr Regierungsrat *Bösiger* in Bern,
Herr Bankdirektor *Aellig* in Bern.

Der *Verwaltungsrat* wurde zu drei Sitzungen zusammenberufen; er behandelte u. a. die nachverzeichneten wichtigeren Geschäfte:

Fahrplan 1923/24; Betriebsbudget; Jahresbericht, Rechnungen und Bilanz pro 1922; Wahlen; Schiffsanschluss an den Zentralbahnhof Thun; Abänderung der Statuten der Kranken- und Hilfskasse; Beschaffung von Motorwagen; Fahrplan 1924/25.

Der *Verwaltungsausschuss* hielt gleichfalls drei Sitzungen ab mit 22 Traktanden, die *Direktion* 14 Sitzungen mit 123 Traktanden.

2. Beziehungen zu Staats- und Gemeindebehörden.

Die vielfachen Beziehungen zu den eidgenössischen, kantonalen und Gemeindebehörden geben zu besonderen Bemerkungen keine Veranlassung, wenn von den nicht wenigen Begehren letztgenannter Behörden über Vermehrung der Fahrgelegenheiten, Vergrösserung oder Verbesserung der Stationsanlagen und Zufahrten etc. abgesehen wird; diese Forderungen gehen teils über die wirklichen Bedürfnisse hinaus und stehen insbesondere auch nicht mit den finanziellen Leistungsmöglichkeiten der B. L. S. und der von ihr betriebenen Linien im Einklang. Wenn durch die notwendig gewordenen Abweisungen solcher Begehren auch mancherorts Unwillen entstanden ist, so konnte unsere Verwaltung doch nach Würdigung aller Verhältnisse nicht anders handeln.

3. Beziehungen zu andern Transportanstalten.

Schiffsanschluss an den neuen Zentralbahnhof in Thun. Die Finanzierung des in unserm Geschäftsberichte pro 1922 besprochenen Anschlussprojektes der B. L. S. (sog. Kanalprojekt) konnte im Berichtsjahre nicht zum Abschlusse gebracht werden. Zwar hat der Grosse Rat des Kantons Bern in seiner Sitzung vom 20. September 1923 die Staatsbeteiligung von Fr. 200,000. — in Form eines Darlehens beschlossen, unter der Bedingung, dass die Gemeinden die ihnen zugemuteten Beträge aufbringen und dass die zur Durchführung des Kanalprojektes aus den Notstandskrediten erforderlichen Beiträge erhältlich seien. Der Verwaltungsrat der B. L. S. genehmigte unterm 9. Juli 1923 die Barleistung der B. L. S. im Betrage von Fr. 208,650. Entgegen der Befürwortung durch Gemeinderat und Stadtrat lehnte dagegen die Gemeinde Thun in der Urnenabstimmung vom 30. September 1923 die ihr zugedachte Beteiligung ab, und es konnte demzufolge auch die Subvention aus den Notstandskrediten für Arbeitsbeschaffung nicht erhältlich gemacht werden. Von den übrigen Seegemeinden hatte sich keine einzige gegen unser Anschlussprojekt oder grundsätzlich gegen die Beteiligung am Subventionsdarlehen ausgesprochen. Die ablehnende Haltung der Gemeinde Thun hatte dann aber zur Folge, dass in der Gemeinde Spiez die Beschlussfassung vorläufig unterblieb.

Von der Generaldirektion der S.B.B. war schon zu Beginn des Berichtsjahres verlangt worden, dass auf den Zeitpunkt der Eröffnung des neuen Zentralbahnhofes Thun für den Personenverkehr (1. Juni 1923) die Bahnstation Scherzligen geschlossen werde. Hiergegen erhoben sowohl unsere Verwaltung als auch die beteiligten Seegemeinden Einsprache. Das eidg. Eisenbahndepartement entschied dann unterm 13. Februar 1923 dahin, dass, allerdings auf Kosten der B. L. S., durch Erstellung eines provisorischen Umleitungsgeleises die Weiterbedienung der Bahnstation Scherzligen mit denjenigen Zügen Thun-Spiez bzw. umgekehrt, welche daselbst an Schiffe anschliessen, sichergestellt werden dürfe, jedoch längstens bis zum 1. Juni 1925. Dies gelte aber nur dann, wenn dem Eisenbahndepartemente bis zum 31. Oktober 1923 ein endgültiger Plan für die Finanzierung des Kanalhafens, sowie der Ausweis über die einwandfreie Deckung der nötigen Bausumme vorgelegt werde, und wenn sich die B. L. S. zur Vollendung des Bauwerkes bis spätestens am 1. Juni 1925 verpflichte. Dank dieser Verfügung konnte der direkte Bahnanschluss an die Thunerseeschiffahrt über den 1. Juni 1923 hinaus aufrechterhalten werden.

Wie bereits weiter oben angedeutet, war es uns durch die ablehnende Haltung der Gemeinde Thun verunmöglicht worden, den Finanzausweis für den Kanalhafen innerhalb der vom Eisenbahndepartement angesetzten Frist (31. Oktober 1923) zu leisten. Den Bemühungen der Seegemeinden und unserer Verwaltung gelang es jedoch bis jetzt, die von den S.B.B. neuerdings verlangte Schliessung der Bahnstation Scherzligen, und damit die Unter-

brechung des direkten Schiffsanschlusses, zu verhindern. Das eidg. Eisenbahndepartement verfügte zwar unterm 15. März 1924, dass die Frist für die Leistung des Finanzausweises und die Weiterbedienung der Station Scherzligen nur noch bis zum 31. Mai 1924 verlängert werden könne. Nur wenn die B. L. S. im Laufe des Monats Mai die Wahrscheinlichheit nachweisen könnte, dass doch eine ernsthafte Aussicht bestehe, die Finanzierung innert kürzester Frist durchzuführen, behalte sich das Departement vor, auf seine Entscheidung allenfalls zurückzukommen.

Inzwischen waren unsere Bestrebungen, den Kanalhafen zu finanzieren, fortgesetzt worden. Zunächst wurde durch die Eröffnung eines Wettbewerbes für die Ausführung der Bauarbeiten festgestellt, dass, allerdings unter Anwendung eines andern Bauverfahrens, die Baukosten um rund Fr. 300,000. — herabgesetzt werden können. Gestützt hierauf haben wir alsdann der bernischen Regierung einen neuen Finanzierungsplan vorgelegt. Derselbe sieht vorläufig von einer finanziellen Beteiligung der Gemeinde Thun ab, in der Meinung, dass als Kompensation für den zu unsern Lasten gehenden Mehrbetrag von Fr. 140,350. — die der Gemeinde Thun für den Fall der Subventionsbewilligung zugesicherte Weiterbedienung der Schiffstation Hofstetten dahinfallen soll, was einer Entlastung der Dampfschiffunternehmung um zirka Fr. 8000. — per Jahr gleichkommt. — Die bernische Regierung hat dem abgeänderten Finanzierungsplan zugestimmt, verlangt jedoch, dass der Gemeinde Thun nochmals Gelegenheit geboten werde, sich durch Bewilligung einer angemessenen Subvention die Weiterbedienung der Station Hofstetten zu sichern. Im Zeitpunkte der Abfassung dieses Berichtes war eine Beschlussfassung durch die Gemeinde Thun noch nicht erfolgt.

4. Personalangelegenheiten.

a. Abänderung der Kranken- und Hilfskasse-Statuten für die ständigen Arbeiter, vom 1. März 1912.

Im bisherigen Art. 34 der Statuten waren die Entschädigungen im Falle der Invalidität eines Arbeiters wie folgt bemessen:

	pro Tag Fr.	pro Jahr Fr.
15. Mitgliedsjahr	1.50	547.50
20. »	1.75	638.75
25. »	2.—	730.—
30. »	2.50	912.50

mit entsprechenden Zwischenstufen, die um 5—10 Cts. pro Tag ansteigen.

Nachdem auf 1. Mai 1920 die Lohnregulative der Arbeiter eine Neubeordnung im Sinne einer Erhöhung erfahren haben, wogegen die Teuerungszulagen in Wegfall kamen, musste auch an eine Revision obiger Invalidenrenten herangetreten werden. Die Verwaltungen der B. L. S./B. N. für sich und die mitbetriebenen Linien waren um so eher in der Lage, einem bezüglichen Postulate der Arbeiterschaft zu entsprechen, als die per 31. Dezember 1922 aufgestellte, versicherungstechnische Bilanz einen günstigen Abschluss aufwies.

Auf Grund des Gutachtens eines Versicherungstechnikers sind nun die Entschädigungen an Invalide mit Wirkung ab 1. Januar 1924 wie folgt erhöht worden:

	pro Tag Fr.	pro Jahr Fr.
15. Mitgliedsjahr	3.70	1350.50
20. »	4.25	1551.25
25. »	5.—	1825.—
30. »	6.25	2281.25

Die Zwischenstufen steigern sich sukzessive um 10—25 Cts. pro Tag. Gegenüber den frühern Ansätzen beträgt die Erhöhung rund 150%, so dass der Arbeiterschaft in sehr loyaler Weise entgegengekommen wurde; dazu sei bemerkt, dass auch mit Einrechnung dieser neuen Ansätze die versicherungstechnische Bilanz zurzeit wenigstens noch einen Aktivüberschuss aufweist.

Dagegen mussten die weitern Postulate der Arbeiterschaft betreffend Beginn der Rentenberechtigung schon nach dem fünften Mitgliedjahre und Einführung von Witwen- und Waisenrenten abgelehnt werden.

b. Teuerungszulagen für Pensionierte. Wie in den letzten Jahren sind den Pensionierten der B. L. S./B. N. und mitbetriebenen Linien auch für das Jahr 1923 Teuerungszulagen bewilligt worden; sie betragen:

Fr. 500.— für einen Invaliden;
» 300.— für eine Witwe;
» 75.— für eine Waise.

Indessen erhalten diejenigen Personen, welche seit dem 1. Mai 1920 auf Grund der neuen erhöhten Gehalte pensioniert wurden, obige Teuerungszulagen nicht.

Die Gesamtausgaben für alle Linien zusammen betragen rund Fr. 22,000.— für das Jahr 1923, wovon Fr. 17,900.— auf die B. L. S. (inkl. Schiffsbetrieb) entfallen.

c. Allgemeine Gehaltsordnung. Mit Wirkung ab 1. Januar 1923 sind die Zugführer und Kondukteure um eine Klasse höher eingereiht worden, womit ein schon bei der Inkraftsetzung der neuen Gehaltsordnung (1. Mai 1920) geltend gemachtes Postulat seine Erledigung fand.

5. Unfallwesen.

Nachstehend folgt eine nach Kategorien ausgeschiedene Zusammenstellung der Unfälle, welche das gesamte Personal der Betriebsgemeinschaft B. L. S./B. N im Jahre 1923 betroffen haben:

Personal-Kategorien	Zahl der Unfälle		Zahl der Unfalltage			
	Betriebs-Unfälle	Nichtbetriebs-Unfälle	Betriebs-Unfälle		Nichtbetriebs-Unfälle	
			im ganzen	im Durchschnitt	im ganzen	im Durchschnitt
Bahningenieure und Bahnmeister	3	—	81	27	—	—
Bahn- und Barrierenwärter und -wärterinnen	7	4	92	13	36	9
Streckenarbeiter	52	8	769	15	80	10
Stationspersonal ohne Weichenwärter und Rangierpersonal	21	10	268	13	143	14
Weichenwärter und Rangierpersonal	8	—	160	20	—	—
Zugspersonal	29	2	211	7	123	61
Fahrdienstpersonal	11	2	141	13	145	72
Lokomotivpersonal	16	5	84	5	99	20
Werkstättepersonal	92	18	746	8	195	11
Leitungspersonal	6	2	67	11	32	16
Schiffspersonal	9	9	131	15	373	42
Verwaltungspersonal	2	6	12	6	25	4
Zusammen	256	66	2762	12	1251	18

Abgesehen von dem nachstehend erwähnten tödlichen Unfall blieb unser Personal im abgelaufenen Jahre von schwereren Betriebsunfällen verschont.

Am 6. Dezember 1923 fiel ein Bahnarbeiter — wahrscheinlich infolge eines durch eine beginnende Lungenentzündung hervorgerufenen Schwächeanfalles — während seines Frühkontrollganges bei km 70,750 B. L. S. auf den Bahnkörper, wo er bewusstlos liegen blieb und dann vom Zuge überfahren und getötet wurde. Den Hinterlassenen sind die gesetzlichen und reglementarischen Renten zugesprochen worden.

Von Unfällen, die Passagieren und Drittpersonen im Berichtsjahre zugestossen sind, ist als schwerer Fall zu erwähnen ein Unfall in Grenchen, wo einem Kinde, welches unbemerkt auf das Geleise geraten war, das linke Bein abgefahren wurde.

II. Bahnbau.

1. Grunderwerb.

Hier sind zu erwähnen die Verhandlungen mit den Gemeinden Niedergestelen und Raron über den Erwerb von Terrain und Waldungen. Mit der Gemeinde Niedergestelen konnte ein Vertrag abgeschlossen werden, worin sich die B. L. S. zur Leistung eines Beitrages von *ca. Fr. 10,000* an die Kosten der Erstellung von Holzabfuhrwegen verpflichtete. Ein Terrainerwerb konnte damit umgangen werden.

Mit der Gemeinde Raron sind die Verhandlungen noch nicht zu einem Abschluss gelangt.

Weiter sind anzuführen die Wasserprozesse mit den Gemeinden Grenchen und Münster sowie mit einigen Privaten in der Gemeinde Court. In allen Fällen handelt es sich um Entschädigungsforderungen infolge Abgrabung von Quellen und Bächen durch den Tunnelbau.

Der Fall von Münster liegt gegenwärtig beim Bundesgericht zum Entscheid, während die Fälle von Grenchen noch durch die eidgenössische Schatzungskommission beurteilt werden müssen.

2. Neu- und Ergänzungsbauten.

A. Strecke Scherzligen- (bzw. Thun-) Bönigen.

Am 20. Januar 1923 wurde auf Grund einer abschliesslichen Kostenzusammenstellung der Rest der Kantonssubvention an den Bau des *neuen Aufnahmsgebäudes und Güterschuppens* in Interlaken ausbezahlt.

Von den Gesamtsubventionen von 1 Million Franken verbleiben nach Abzug der Subventionen à fonds perdu als verzinsliches Darlehen Fr. 600,000. —.

Infolge dieser Neubauten erfuhren auch die Geleiseanlagen bedeutende Umänderungen und Erweiterungen die rund *Fr. 380,000. —* Ausgaben verursachten.

Ueber den Umbau der *Gemeinschaftsstation Interlaken-Ost* konnte im Berichtsjahre die Baurechnung ebenfalls abgeschlossen werden.

Von den Gesamtausgaben der B. L. S. von Fr. 430,000. — entfallen auf:

1. Eigene Arbeiten	Fr. 122,743. —
2. Von den S. B. B. erstellte Anlagen	» 257,557. —
3. Für das von den B. O. B. mit Subventionen von Bund und Kanton (rund Fr. 140,000) erstellte neue Aufnahmsgebäude	» 49,700. —
Total	Fr. 430,000. —

Am 1. Juni 1923 wurde der neue *Bahnhof Thun* in Betrieb genommen. Da der zur Zentralisierung des Verkehrs projektierte Schiffahrtshafen jedoch noch nicht erstellt ist, musste der Anschluss mit der Schiffländte in Scherzligen durch die Anlage eines vom Eisenbahndepartement genehmigten Verbindungsgeleises gesucht werden. Das erstellte Umgehungsgeleise hat nur provisorischen Charakter.

Unser Baukostenanteil von Fr. 360,000. — an den Zentralbahnhof Thun ist im Jahr 1923 bezahlt worden.

Die vorläufig von der Kantonalbank von Bern beschafften drei *elektrischen Lokomotiven* *Ce* 4/6 sind nun im Berichtsjahr in den Besitz unserer Gesellschaft übergegangen. Die Kosten von zusammen Fr. 1,941,618. 30 sind auf Baukonto verrechnet worden.

B. Strecke Spiez-Brig.

Im Berichtsjahre gelangte gemäss Vergleich die Schlussentschädigung an die *Generalbauunternehmung* von 2,5 Millionen Franken zur Auszahlung.

Für selbst ausgeführte Schutzbauten, Aufforstungen und Verbauungen auf der Nord- und Südrampe wurden rund *Fr. 100,000.—* aufgewendet. Namentlich sind zu erwähnen die Bunderbachverbauungen, welche nun mit bestem Erfolg zu Ende geführt wurden; es handelt sich hier um eine der bemerkenswertesten Wildbachverbauungen im Oberland.

Der im Frühjahr begonnene *Neubau des Schalthauses in Kandersteg* wurde fertig erstellt und dasselbe schon Ende August in Betrieb genommen. Die Bauabrechnung fällt in das Jahr 1924.

In *Goppenstein* musste man sich zur Versetzung des seit Jahren mehrfach durch Steinschlag gefährdeten Dienstgebäudes entschliessen, welches bei diesem Anlass durch Einbau eines massiven Erdgeschosses um 2 Wohnungen vergrössert wurde; dadurch ist einem schon lange fühlbaren Bedürfnisse Rechnung getragen worden.

Die *Holzgalerie beim äussern Mittalgraben* war zu einem grössern Teil verfault und wurde mit Zustimmung des Eisenbahndepartements abgebrochen, nachdem seit der Betriebseröffnung im Jahr 1913 keinerlei schwerere Störungen an jener Stelle eingetreten sind.

Zu erwähnen ist noch der Verkauf des entbehrlichen Dienstgebäudes in Naters.

C. Münster-Lengnau.

Die Um- und Neubauten im Grenchenbergtunnel nahmen im Berichtsjahre ihren programmgemässen Verlauf. Auf Ende 1923 waren 648 m neue Sohlengewölbe eingebaut, gegen 90 m Ende 1922.

Die Baukosten beliefen sich bis 31. Dezember 1923 auf rund Fr. 873,000. — und verteilen sich auf die hauptsächlichsten Arbeiten wie folgt:

1. Umbauten an den Wasserleitungen, Tunnelkanälen und Kabeln	Fr. 207,000. —
2. 648 m Sohlengewölbe	» 631,000. —
3. Verschiedenes	» 35,000. —
Total	Fr. 873,000. —

In diesem Betrag sind auch enthalten Fr. 50,000.— für Bauinventar, das nach Beendigung der Umbauarbeiten noch einen ansehnlichen Gegenwert darstellen wird.

D. Aenderungen in den Baurechnungen.

Ueber die im Jahre 1923 in den Baurechnungen eingetretenen Aenderungen gibt nachstehende Zusammenstellung Aufschluss:

A. Strecke Scherzligen-Bönigen.

	Total der Ausgaben Fr.	Abschreibungen u. Rückerstattungen Fr.	Auf Baukonto Fr.
I. Allgemeine Kosten und			
II. Bahnanlage und feste Einrichtungen.			
1. Umbau der Bahnhofanlagen Interlaken-West . (※ inkl. Fr. 400,000 Subventionen à fonds perdu)	1,564,919. 26	584,910. 89※	980,008. 37
2. Umbau der Stationsanlagen Interlaken-Ost . .	579,456. 93	149,305. 85	430,151. 08
3. Elektrifikation Spiez-Bönigen: Nachtrag (inkl. Fr. 88,875. 31 Bauzinse auf den elektr. Lokomotiven)	88,875. 31	2,337. 90	86,537. 41
4. Anteil an die Umbaukosten des Bahnhofes Thun (inkl. Fr. 17,675.—, an die S.B.B. bezahlte Bauzinse bis zur Betriebseröffnung des neuen Bahnhofes)	377,675. —	—	377,675. —
5. Verlängerung des Schwachstromkabels vom neuen Bahnhof Thun gegen Ausfahrt nach Gwatt zu	7,156. 40	—	7,156. 40
6. Landverkäufe Scherzligen-Bönigen	—	3,686. 60	—3,686. 60
7. Uebertrag innerhalb der Rubriken der Baurechnung: ab II/1 auf Kapitel IV	—	*2,599. —	—2,599. —
Total I und II	2,618,082. 90	742,840. 24	1,875,242. 66
III. Rollmaterial.			
8. Beschaffung von 3 elektrischen Lokomotiven der Serie $C^e\,{}^4/_6$ Nr. 301—303 †	1,941,797. 60	764. 40	1,941,033. 20
dazu: Verstärkung der Heizung	585. 10	—	585. 10
Total III	1,942,382. 70	764. 40	1,941,618. 30
IV. Mobiliar und Gerätschaften.			
9. Neuanschaffungen und Abschreibungen pro 1923	*3,061. 80	2,932. 60	129. 20
V. Hilfsbetriebe.			
Werkstätte Bönigen:			
10. Neuanschaffung und Abschreibung von Mobiliar und Gerätschaften pro 1923	6,155. 40	570. —	5,585. 40
Gesamttotal Scherzligen-Bönigen	4,569,682. 80	747,107. 24	3,822,575. 56

† Lokomotive 301 = Fr. 647,346. 70
» 302 = » 647,135. 75
» 303 = » 647,135. 85

* inklusive Fr. 2,599.— Uebertrag innerhalb der Rubriken der Baurechnung.

B. Strecke Spiez-Frutigen.

	Total der Ausgaben Fr.	Abschreibungen u. Rückerstattungen Fr.	Auf Baukonto Fr.
I. Allgemeine Kosten und			
II. Bahnanlage und feste Einrichtungen.			
1. Ausbau der alten Postremise Frutigen . . .	2,265. 50	2. 54	2,262. 96
2. Bundesbeiträge an Wildbachverbauungen:			
Heitibach	—	10,000. —	– 10,000. —
Gunggbach	—	7,200. —	– 7,200. —
3. Landverkäufe Spiez-Frutigen	—	4,146. 70	– 4,146. 70
Total I und II	2,265. 50	21,349. 24	– 19,083. 74
III. Rollmaterial	—	—	—
IV. Mobiliar und Gerätschaften.			
4. Neuanschaffungen und Abschreibungen pro 1923:			
Für den Fahr- und Werkstättedienst	560. 80	30. —	530. 80
Gesamttotal Spiez-Frutigen	2,826. 30	21,379. 24	– 18,552. 94

C. Strecke Frutigen-Brig.

	Total der Ausgaben Fr.	Abschreibungen u. Rückerstattungen Fr.	Auf Baukonto Fr.
I. Allgemeine Kosten und			
II. Bahnanlage und feste Einrichtungen.			
1. Ausgaben für Vollendungsbauten Frutigen-Brig: Erwerb von Grund und Rechten etc. . . . . (inkl. Fr. 2,500,000 Schlusszahlung an die «Entreprise générale du Lœtschberg», gemäss Vergleich)	2,561,052. 46	1,014. —	2,560,038. 46
2. Aufforstungen und Verbauungen im Gebiete der Nordrampe	2,029. 70	15. 97	2,013. 73
3. Aufforstung und Schutzwald auf der Südrampe	3,661. 40	18. 69	3,642. 71
4. Bunderbachverbauungen:			
a. im Unterlauf (Nachtrag)	388. —	—	388. —
b. im Oberlauf	22,720. 35	96. 72	22,623. 63
c. im obersten Gebiet (Aufforstung)	7,079. 85	—	7,079. 85
5. Ausmauerung eines Ringes im Hothentunnel .	7,480. 05	439. 01	7,041. 04
6. Sicherungsbauten bei km 70,790	1,793. 65	13. 44	1,780. 21
7. Fangmauer bei km 50,100	3,132. 10	—	3,132. 10
8. Beitrag an die Rhoneverbauung in Brig-Naters	9,318. 40	—	9,318. 40
9. Elektrische Beleuchtung der Lagerhäuser B, C und D in Frutigen.	2,031. 55	56. 20	1,975. 35
10. Verstärkung des Holzbodens des Lagerhauses D in Frutigen	8,373. 90	51. 62	8,322. 28
11. Aufstellen eines weitern Leitungsmastes bei km 65,150	490. 50	—	490. 50
12. Abschreibung von Bauzinsen und Allgemeine Kosten bis zur Betriebseröffnung, gemäss den Verhandlungen mit dem Eisenbahndepartement	—	741,248. —	– 741,248. —
Uebertrag	2,629,551. 91	742,953. 65	1,886,598. 26

	Total der Ausgaben Fr.	Abschreibungen u. Rückerstattungen Fr.	Auf Baukonto Fr.
Uebertrag	2,629,551. 91	742,953. 65	1,886,598. 26
13. Abschreibung des Neuwertes des verkauften Wohngebäudes in Naters (inkl. Land) . . .	—	96,762. 95	—96,762. 95
14. Abschreibung des Neuwertes der abgebrochenen Holzgalerie I im Mittalgraben	—	3,330. 10	— 3,330. 10
15. Bundesbeiträge an die Bunderbachverbauungen:			
I. Rate III. Projekt	—	10,000. —	—10,000. —
IV. Rate II. Projekt	—	2,500. —	— 2,500. —
Total I und II	2,629,551. 91	855,546. 70	1,774,005. 21
III. Rollmaterial	—	—	—
IV. Mobiliar und Gerätschaften.			
16. Neuanschaffungen und Abschreibungen pro 1923:			
Für die Allgemeine Verwaltung.	5,742. 45	60. —	5,682. 45
» den Unterhalt und die Bewachung der Bahn	205. 40	266. 50	— 61. 10
» » Stationsdienst und die Zugsbegleitung	44. —	*1,633. 45	—1,589. 45
» » Fahr- und Werkstättedienst	*1,553. 55	—	1,553. 55
Total IV	7,545. 40	1,959. 95	5,585. 45
Gesamttotal Frutigen-Brig	2,637,097. 31	857,506. 65	1,779,590. 66

* Inklusive Fr. 855. 45 Uebertrag innerhalb der Rubriken der Baurechnung.

D. Strecke Münster-Lengnau.

	Total der Ausgaben Fr.	Abschreibungen u. Rückerstattungen Fr.	Auf Baukonto Fr.
I. Allgemeine Kosten und			
II. Bahnanlage und feste Einrichtungen.			
1. Verkleiden der Wärterhäuser II und III mit Eternit	992. 40	—	992. 40
2. Abschreibung von Bauzinsen und Allgemeine Kosten bis zur Betriebseröffnung gemäss den Verhandlungen mit dem Eisenbahndepartement	—	10,042. —	—10,042. —
Total I und II	992. 40	10,042. —	—9,049. 60
III. Rollmaterial	—	—	—
IV. Mobiliar und Gerätschaften.			
3. Neuanschaffungen pro 1923:			
Für den Stationsdienst und die Zugsbegleitung	365. —	—	365. —
V. Hilfsbetrieb.			
Kraft- und Pumpwerk Grenchen:			
Neuanschaffung von Mobiliar und Gerätschaften .	46. 10	—	46. 10
Gesamttotal Münster-Lengnau	1,403. 50	10,042. —	—8,638. 50

Rekapitulation.

A.	Strecke Scherzligen-Bönigen	4,569,682. 80	747,107. 24	3,822,575. 56
B.	» Spiez-Frutigen	2,826. 30	21,379. 24	—18,552. 94
C.	» Frutigen-Brig	2,637,097. 31	857,506. 65	1,779,590. 66
D.	» Münster-Lengnau	1,403. 50	10,042. —	—8,638. 50
	Gesamttotal	7,211,009. 91	1,636,035. 13	5,574,974. 78

III. Bahn-Unterhalt und Betrieb.

1. Bahn-Unterhalt.

Die zu Lasten des Erneuerungsfonds gehenden Unterhaltungsarbeiten am Oberbau erforderten in den Jahren 1922 und 1923 folgende Aufwendungen:

Strecken Scherzligen-Bönigen und Spiez-Brig.

	1922 Fr.	1923 Fr.
Schienen und Befestigungsmittel	56,044. 87	23,766. 42
Schwellen-, Brücken- und Weichenhölzer	69,853. 61	55,840. 14
Weichenbestandteile	2,711. 99	815. 25
	128,610. 47	80,421. 81
Hierzu: 10 % für Arbeitslöhne	12,861. 04	8,042. 18
	141,471. 51	88,463. 99
Hiervon ab: Wert des gewonnenen Altmaterials	18,765. 90	7,898. 08
Effektive Belastung des Erneuerungsfonds	122,705. 61	80,565. 91

Strecke Münster-Lengnau.

	1922 Fr.	1923 Fr.
Schienen und Befestigungsmittel	8,989. 30	13,965. 78
Schwellen	204. —	103. 34
	9,193. 30	14,069. 12
Hierzu: 10 % für Arbeitslöhne	919. 33	1,406. 91
	10,112. 63	15,476. 03
Hiervon ab: Wert des gewonnenen Altmaterials	784. 10	4,430. 35
Effektive Belastung des Erneuerungsfonds	9,328. 53	11,045. 68

Es gelangten zur Auswechslung:

Strecken Scherzligen-Bönigen und Spiez-Brig.	1922 Stück	1923 Stück
Schienen, diverse Längen, neue	251	86
» » » gebrauchte	27	29
Buchenschwellen, neue	3482	2978
» gebrauchte	86	909
Eichenschwellen, neue	—	—
» gebrauchte	26	11
Lärchenschwellen, neue	68	138

Strecke Münster-Lengnau.	1922 Stück	1923 Stück
Schienen, diverse Längen, neue	3	45
» » » gebrauchte	—	—
Buchenschwellen, neue	12	6
» gebrauchte	—	2

Die Erneuerungskosten auf den Strecken Scherzligen-Brig bzw. Bönigen sind im Jahr 1923 gegenüber dem Vorjahr um Fr. 42,139. 71 niedriger, welche Ersparnis sowohl auf Minderaufwendungen für den Ersatz von Schienen wie Schwellen zurückzuführen ist. Auf der Strecke Münster-Lengnau wurde die Auswechslung einer grössern Zahl Schienen als letztes Jahr notwendig, dies infolge eingetretener Abnutzung; durch die bereits vorgenommenen und noch in Ausführung begriffenen Umbauten im Grenchenbergtunnel wird einem allzu raschen Verschleiss des Oberbaues begegnet werden.

2. Betrieb.

Der Fahrplan vom 1. Juni 1922, von dem im letzten Geschäftsbericht die Rede war, hat bis 31. Mai 1923 gedauert. Er wurde durch einen Jahresfahrplan, gültig vom 1. Juni 1923 bis 31. Mai 1924, abgelöst.

Als wesentliche Neuerungen sind zu verzeichnen:

a. Internationaler Verkehr.

1. Die Nachtverbindung Mailand-Bern, welche bisher mit Güterzug 621 und zwischen Thun und Bern mit Zug 1801 über die G. T. B. via Belp vermittelt wurde, musste zwischen Brig und Thun als Schnellzug (Zug 131) geführt werden, weil die Abfahrt des Anschlusszuges ab Mailand $2^1/_2$ Stunden später erfolgt. Zwischen Thun und Bern dient der Zug wie bisher dem Lokalverkehr (Halt auf allen Stationen); er wird jedoch über die Route via Münsingen geleitet. Bis Biel besteht schnellzugsmässiger Anschluss durch Zug 431, Biel-Delle durch Personenzüge. Eine durchgehende Schnellzugsverbindung Italien-Frankreich konnte leider noch nicht herbeigeführt werden.

2. Durch Einlage eines neuen Schnellzuges 132 Delle-Bern konnte die Nachtverbindung (Zug 132) Bern-Mailand (Bern ab 23.10) zu einer solchen Paris-Mailand ausgebildet werden. Zug 132 wird zwischen Bern und Thun, statt wie bisher über Belp, über Münsingen geleitet.

Als zweite Verbindung in der Gegenrichtung ist Zug 135 (Mailand ab 7.00, Bern an 14.00, Paris an 23.50) neu eingerichtet worden.

Die Herstellung dieser beiden Verbindungen war erst nach langwierigen Verhandlungen möglich, in denen sich die B. L. S. gegenüber den S. B. B. schliesslich sogar verpflichten musste, ein allfälliges Betriebsdefizit, das den S. B. B. aus der Führung dieser Züge zwischen Delle und Thun erwachsen könnte, mitzutragen. Der Entwicklung dieser Verbindungen ist einstweilen noch dadurch eine Schranke gesetzt, dass der Einführung durchgehender Wagen Frankreich-Italien und umgekehrt verschiedentlich Widerstand entgegengesetzt wurde. Bei Zug 132 verkehrt ein Wagen I/II. Kl. Paris-Delle-Brig, bei Zug 135 ein solcher Mailand-Bern und Brig-Paris.

3. Schnellzug 136 Paris-Bern-Mailand ist 80 Minuten frühergelegt worden unter Wahrung seiner Anschlüsse in Delle und Brig. Zu seinen bisherigen durchgehenden Wagen Paris-Mailand führt dieser Zug neu einen durchgehenden Wagen I/II. Kl. Bern-Turin.

4. Schnellzug 143 wurde ca. 40 Minuten spätergelegt, bedingt durch spätere Abfahrt in Mailand infolge Abwartens eines Anschlusses von Venedig.

5. Neu aufgenommen wurde Schnellzug 140 Bern-Brig als Fortsetzung der Züge 340 von Paris über Pontarlier, 308 und 208/432 von Basel, 8 von Zürich und 7 von Freiburg. In Brig besteht Anschluss an Zug 40 nach Mailand und im Sommer auch nach Zermatt. Dem Zug sind durchgehende Wagen aller drei Klassen Bern-Mailand sowie (erstmals seit Kriegsausbruch) wieder ein Speisewagen Bern-Brig zugeteilt.

6. Für den Wintersportverkehr England-Berner Oberland konnte für die Saison 1923/24 eine zweckmässige Verbindung via Delle geschaffen werden, dauernd vom 8. Dezember bis Ende Februar. Der Zug erhielt durchgehende Wagen I/II. Kl. und Schlafwagen ab Calais bzw. Boulogne nach Interlaken und Kandersteg sowie Speisewagen ab Pruntrut.

7. Unsere Bemühungen für die zweite Tagesverbindung Basel-Italien den Zusammenschluss der Züge 12 Zürich und Basel-Bern und 144 Bern-Brig-Italien zu erreichen, blieben auch diesmal ohne Erfolg. Die S. B. B. waren auch nicht zu bewegen, den Personenzug 554 Basel-Olten durch eine schnellzugsmässige Fahrgelegenheit zu ersetzen.

b. Interner Verkehr.

1. Der Sonntagsfrühzug 2302/502 (Bern-)Thun-Interlaken und Kandersteg (Juni-September) wurde nicht mehr geführt, weil die angestrebte Entlastung des Zuges 2304 in den vorangegangenen Jahren nicht erreicht worden war.

2. Zug 1908 (bisher Spiez-Brig) wurde auf die Strecke Spiez-Kandersteg beschränkt, während an dessen Stelle der neue Zug 140 die Stationen der Südrampe bediente.

3. Hinter Zug 140 ist während des Sommers zwischen Spiez und Frutigen ein neuer Tramzug (408) und als Gegenzug Tramzug 409 Frutigen-Spiez geführt worden.

4. Die bisherigen Züge 506 und 508 Spiez-Kandersteg sind in eine einheitliche Fahrordnung (508) gebracht worden. Zug 508 verkehrt nun als Jahreszug bis Kandersteg.

5. Zug 2312 Thun-Spiez wurde an Werktagen fallen gelassen; eine Verbindung an 2312 Bern-Thun nach Spiez bestand im Sommer mit dem Schiff; im Winter ist kein Bedürfnis für eine solche vorhanden. Damit im Zusammenhang ist Zug 512 Spiez-Kandersteg eliminiert worden. Als Ersatz dient der hinter Zug 144 verkehrende Tramzug 412 Spiez-Frutigen, der bis Bausee-Mitholz Fortsetzung erhalten hat.

6. Zug 1909 Brig-Spiez wurde um rund 1 Stunde früher gelegt. Er erhielt direkte Fortsetzung nach Thun sowie nach Bern über die G. T. B. durch den um 40 Minuten spätergelegten und beschleunigten Zug 1807.

7. Die bisherigen Züge 312 und 2314 wurden in einen einzigen Zug (312) vereinigt. Infolge Wegfall des Zuges 2314 konnte auch Zug 514 Spiez-Frutigen(-Kandersteg) entbehrt werden. An dessen Stelle erhielt Zug 2316 Fortsetzung bis Frutigen (im Sommer bis Kandersteg) durch Zug 516.

8. Im Anschluss an den neuen Zug 140 wurde ein neuer Zug 1940 Spiez-Interlaken eingeführt.

9. Die Verbindungen aus dem Süden nach dem engern Oberland sind dadurch verbessert worden, dass dem neuen Schnellzug 135 von Spiez nach Interlaken direkte Fortsetzung gegeben wurde durch Späterlegung des Zuges 1808, während zum Anschluss an Zug 137 im Sommer ein neuer Zug 1946 Spiez-Interlaken eingelegt worden ist.

10. Die Saisonverbindung Genfersee-Oberland wurde auf den Nachmittag verlegt und mit Zug 84 Montreux-Zweisimmen-Interlaken gesichert. Diese Aenderung hat sich bewährt.

11. Die Zahl der personenführenden Züge ist folgende:

	Schnellzüge	Personenzüge	
Thun-Spiez	7	8	
Spiez-Thun	7	9	
Spiez-Brig	4	4	
Brig-Spiez	4	3	Ausgleich durch einen Güterzug
Spiez-Interlaken	4	4	
Interlaken-Spiez	4	4	
Spiez-Kandersteg-Spiez	—	1	
Spiez-Frutigen-Spiez	—	4	

Dazu verkehrten an Saisonzügen:

Zug 2306 Thun-Interlaken an Sonntagen vom 1. Juni bis 30. September.
Zug 406 Spiez-Frutigen an Sonntagen vom 1. Juni bis 30. September.
Zug 408/409 Spiez-Frutigen-Spiez vom 1. Juni bis 30. September.
Zug 516/529 Frutigen-Kandersteg-Frutigen vom 1. Juni bis 30. September.
Züge 2300, 1946, 2320, 75, 2319 und 2329 Spiez-Interlaken-Spiez vom 1. Juni bis 30. September.

Der Kohlenverkehr Deutschland-Italien begann im März abzuflauen und ging schliesslich auf ein Minimum zurück, so dass regelmässige Güterzüge sistiert werden mussten.

Die Fahrleistungen weisen im Vergleich zum Jahre 1922 folgende Abweichungen auf:

	Zugskilometer		
	1922	1923	Mehr
Thun-Brig und Spiez-Bönigen	985,415	1,005,576	+ 20,161
Münster-Lengnau	95,358	114,030	+ 18,672

Die Vermehrung der Personenzugskilometer ist auf die Führung der neuen Züge 132, 135, 140, 408/409, 1946 und die schnellzugsmässige Führung des Zuges 131 zurückzuführen.

3. Tarifwesen und Kommerzielles.

a. Allgemeines.

Der *allgemeine Tarifabbau* auf den schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschifflinien, von dessen Vorbereitung in unserm Geschäftsbericht pro 1922 die Rede war, ist im Berichtsjahre noch nicht zur Verwirklichung gelangt. Es war insbesondere der Verwaltungsrat der S. B. B., welcher sich dagegen aussprach, dass diese Massnahme durchgeführt werde, bevor eine namhafte Besserung der Betriebsergebnisse zu verzeichnen sei. Immerhin hat er dann unterm 16. November 1923 der Wiedereinführung der Retourbillette bei den S. B. B. auf den

1. Januar 1924 zugestimmt (vgl. Abschnitt *b* hiernach). Dass mit dem Tarifabbau im *Güter- und Tierverkehr* noch weiter zugewartet wird, liegt auch im finanziellen Interesse der B. L. S., wenngleich nicht übersehen werden darf, dass im Transitverkehr über die Linien Scherzligen-Brig und Münster-Lengnau ein Taxabbau bereits in weitgehendem Masse durch die Auslandskonkurrenz erzwungen worden ist und dass auf den Strecken Scherzligen-Kandersteg und Spiez-Bönigen der Tarifabbau im Güterverkehr der Autokonkurrenz namhaften Abbruch tun dürfte.

Bezüglich einer Reihe von im Jahr 1923 durchgeführten Massnahmen, die sich als *partiellen Tarifabbau* qualifizieren, wird auf die Abschnitte *b* und *c* hiernach verwiesen.

Die Erstellung, Nachführung und Anwendung der Personen-, Gepäck- und Gütertarife im *internationalen* Verkehr begegnet immer noch aussergewöhnlich grossen Schwierigkeiten, einmal wegen der Unstabilität des Wertverhältnisses der einzelnen Währungen unter sich und sodann, weil die Binnentarife der einzelnen Länder ebenfalls häufigen Aenderungen unterworfen sind.

Die am 1. Juni 1923 eröffnete *Haltestelle Wengi*, zwischen Reichenbach und Frutigen gelegen, ist nicht mit Personal besetzt und dient nur dem Personenverkehr. Versuchsweise wurde jedoch einem grössern Industrieetablissemente gestattet, Stückgutsendungen nach Reichenbach und weiter dort einzuladen unter Frachtzahlung ab Frutigen.

Durch die am 26. November 1923 dem Betriebe übergebene elektrische Schmalspurbahn (Locarno-) *Pontebrolla-Domodossola* via Centovalli gewinnt die Lötschberglinie erhöhte Bedeutung für den Personenverkehr mit dem Kanton Tessin. Die Einführung direkter Personentaxen im Transit über diese Linie ist allerdings erst auf den 15. März 1924 möglich geworden.

Im Jahre 1923 wurden, soweit die B. L. S. betreffend, neuherausgegeben 36 Reglemente, Instruktionen und Tarife; dazu kommen 81 Nachträge.

b. Spezielles betreffend den Personen- und Gepäckverkehr.

Unsere Normaltaxen für den *Personenverkehr* haben im Berichtsjahre keine Aenderung erfahren. Auf 1. Januar 1924 erfolgte dann aber die allgemeine Wiedereinführung der *Hin- und Rückfahrtsbillette* — unter Ansetzung des Taxrabattes auf 20 % — für die S. B. B. und die übrigen Transportanstalten, welche den Normaltarif der S. B. B. angenommen und mit dieser Verwaltung die Retourbillette ab 22. Oktober 1917 beseitigt hatten. Von den der B. L. S. gehörenden Linien betrifft dies nur die M. L. B. und die Brienzerseeschiffahrt. Für die Bahnlinien Scherzligen-Brig und Spiez-Bönigen sowie die Dampfschiffahrt auf dem Thunersee, wo die Retourbillette mit einem Taxrabatt von 15 % in I. Kl., 20 % in II. Kl. und 25 % in III. Kl. beibehalten worden waren, beschränkte sich die Anpassung an die erwähnte Tarifmassnahme der S. B. B. auf die Erhöhung des Taxrabattes in I. Kl. von 15 auf 20 %. Gleichzeitig wurde jedoch, um die Verkehrsabwanderung von der I. in die II. und von der II. in die III. Klasse zu bekämpfen, im Normaltarif der S. B. B. und damit auch für die B. L. S. das Verhältnis zwischen den Grundtaxen einfacher Fahrt der drei Wagenklassen wiederhergestellt; der Teuerungszuschlag zu den gewöhnlichen Billetpreisen einfacher Fahrt beträgt somit für alle drei Klassen nur noch 45 %. Bei diesem Ansatze dürfte es nun für längere Zeit sein Verbleiben haben. Eine weitere Ermässigung liegt übrigens in dem auf Veranlassung der S. B. B. schon seit 1. Mai 1922 bewilligten Rabatt von 20 % auf den Taxen einfacher Fahrt für Distanzen von mindestens 300 km (mit abgestufter Rückwirkung auf Distanzen von 299 bis 211 km). Ohne dass eine zwingende Notwendigkeit hierfür vorgelegen hätte, wird nun — wiederum durch Verfügung der S. B. B. — der 20prozentige Taxrabatt für Hin- und Rückfahrtsbillette auf Distanzen von 211 km und mehr nicht auf den normalen Grundtaxen, sondern auf den bereits ermässigten Ferntaxen berechnet, was zur Folge hat, dass für Hin-

und Rückfahrtsbillette auf Entfernungen von 300 km und mehr der Taxrabatt, berechnet auf den normalen Grundtaxen einfacher Fahrt, volle 36 % beträgt. Naturgemäss kommt diese weitgehende Taxermässigung vor allem aus den Benützern der Gotthardroute zustatten.

Die Wirkung der auf 1. Januar 1924 erfolgten Wiedereinführung von Hin- und Rückfahrtstaxen (mit 10 % Taxrabatt) im schweizerischen Tarif für *Gesellschaften und Schulen* beschränkt sich bei unserer Verwaltung in der Hauptsache auf die M. L. B. und die Brienzerseeschiffahrt, da die Kollektivbillet-Retourtaxen auf den andern Linien überhaupt nicht abgeschafft worden waren. Unsere sämtlichen Linien sind dagegen beteiligt an der ab 1. Juni 1923 in Wirksamkeit getretenen Herabsetzung der Mindestteilnehmerzahl für Gesellschaftsfahrten von 16 auf 12.

Zur Erleichterung der Benützung des im Frühjahr 1923 eröffneten, den Fremdenplätzen am Thunersee gemeinsamen *Golfspielplatzes* auf dem Kanderdelta bei Einigen haben wir spezielle Abonnemente ab Thun, Spiez und Interlaken eingeführt.

Der schweizerische Tarif für *Abonnemente zum Bezuge halber Billette* wurde auf 1. März 1923 durch die Einführung von 12monatigen Karten weiter ausgebaut; der Absatz an solchen Abonnementen ist in rascher Zunahme begriffen.

Auf 1. Dezember 1923 wurde der Abonnementstarif der B. L. S. ergänzt durch Arbeiter-*Wochenkarten* sowie durch *Schüler- und Lehrlings-Abonnemente* mit beschränkter Verwendungsmöglichkeit (nur an 1—2 Tagen per Woche benutzbar).

Die *Wintersportsbillette* ab Thun und weiterher nach den oberländischen Wintersportsplätzen sind mit der Wiedereinführung der Retourbillette auf den S. B. B. (1. Januar 1924) dahingefallen. Anderseits haben wir auf 28. Dezember 1923 besondere *Wintersportsabonnemente* für die Bergfahrt Blausee-Mitholz—Kandersteg eingeführt, solches mit Rücksicht darauf, dass Kandersteg mit der Saison 1923/24 wieder in die Reihe der Wintersportsplätze eingetreten ist.

In dem auf 1. Februar 1923 in Kraft getretenen *Spezialtarif für Reisegesellschaften England-Schweiz und -Italien* ist die B. L. S.-Route als Zufahrtslinie für den Verkehr mit Italien in befriedigender Weise berücksichtigt. Von dem auf 1. Juli 1923 eingeführten *Personen- und Gepäcktarif zwischen England, Frankreich sowie Belgien einerseits und den Balkanstaaten anderseits via Postumia* lässt sich das gleiche nicht sagen; seither ist uns jedoch die Aufnahme der Route über Delle-Bern-Domodossola zugesagt worden.

Die auf Verlangen des Kantons Tessin mit Wirkung ab 1. Mai 1923 durchgeführte Herabsetzung der *Distanzzuschläge (Bergzuschläge) auf der Gotthardlinie* um 30 km hat eine entsprechende Schmälerung unserer Anteile aus dem Personenverkehr Basel transit-Mailand und weiter oder umgekehrt zur Folge, soweit nicht ohnehin aus Konkurrenzgründen ermässigte Taxen eingerechnet werden mussten.

Die von den S. B. B. für den Besuch der Basler Mustermesse, des « Comptoir suisse des industries alimentaires et agricoles » in Lausanne, des eidgenössischen Musikfestes in Zug und einiger anderer Veranstaltungen gesamtschweizerischen Charakters zugestandenen *Fahrvergünstigungen* wurden auch unserseits gewährt. Für kantonale und regionale Veranstaltungen mussten dagegen Taxermässigungsgesuche konsequent abgelehnt werden.

Auch im Jahr 1923 haben wir mit gutem Erfolge eine Reihe von *Extrazügen* zu ermässigten Fahrpreisen organisiert, worunter zwei an den Langensee.

Die Taxen für *Gepäck* und *Expressgut* erfuhren auf 1. Mai 1923 eine allgemeine, wenn auch nicht beträchtliche Herabsetzung; gleichzeitig wurde die Minimalfracht für Gepäck- und Expressgutsendungen von 80 auf 60 Cts. ermässigt.

Für begleitete *Hunde* ist seit dem 1. Januar 1924 ein *halbes* (statt wie vorher ein ganzes) Billet III. Kl., einfache Fahrt, zu lösen.

c. Spezielles betreffend den Güter- und Tierverkehr.

Die schweizerischen *Normaltaxen* im Güterverkehr sind im Berichtsjahre noch unverändert geblieben. Dagegen wurden seitens der am schweizerischen Normaltarif beteiligten Bahnen eine Anzahl *Tarifermässigungen* auf dem Wege der *Ausnahmetarifierung* durchgeführt.

Speziell der *Industrie* kommen zugute die Wiedereinführung des schweizerischen Ausnahmetarifs Nr. 20 für *Steinkohlen* etc. auf 1. Februar 1923 und die bereits am 1. Januar 1923 erfolgte Einführung eines schweizerischen Ausnahmetarifes (Nr. 23) für *Linoleum* schweizerischen Ursprungs, ferner die auf den 1. Mai 1923 bewirkte Herabsetzung der Taxen des schweizerischen Ausnahmetarifs Nr. 33 für den Export von *Eisenlegierungen*. Ausserdem traten Export-Ausnahmefrachtsätze in Kraft: am 31. Januar 1923 für rohe, unbearbeitete *Schiefertafeln* ab Frutigen; am 5. Februar 1923 für *Kalkstickstoff* zum Düngen ab Hothen und Martigny; am 1. April für *kondensierte Milch* in Büchsen ab Payerne, Konolfingen und Thun; am 23. April 1923 für *Asphalt* ab Couvet nach Basel transit (via M. L. B.); am 23. Juli für *Leim* und *Knochenfett* und am 1. Oktober für *Schokolade*.

Der auf 1. Mai 1923 in Wirksamkeit getretene Nachtrag II zu den «Allgemeinen Tarifvorschriften und Güterklassifikation» der schweizerischen Transportanstalten brachte, neben andern Zugeständnissen, die Herabsetzung der *Minimalfracht* für eine Eil- oder Frachtgutsendung von 60 auf 50 Cts. und die Wiedereinführung der Taxierung *gebrauchter Emballagen* nach dem halben (statt dem ganzen) Gewicht. Vom 23. Juli bis 31. Dezember 1923 wurden die Eil- und Frachtguttaxen für frisches *Kern-* und *Steinobst* und vom 3. September bis 31. Dezember 1923 diejenigen für frische (auch eingestampfte) *Trauben* schweizerischer Herkunft allgemein um 20 % ermässigt. Ein weiteres Zugeständnis zugunsten der schweizerischen Landwirtschaft war die Einführung besonderer Frachtermässigungen für den *Export von frischen Aepfeln* und *Birnen* (3. September bis 31. Dezember 1923) und von frischen *Zwetschgen* und *Pflaumen* (24. September bis 31. Dezember 1923). Im Hinblick auf den unbefriedigenden Viehfutterertrag des Sommers 1923 wurden vom 1. Oktober bis 31. Dezember 1923 die Taxen für *Heu, Stroh* und *Häcksel* des Ausnahmetarifs Nr. 11 um 20 % herabgesetzt. Einer Taxermässigung um 30 % wurden teilhaftig: *schweizerischer Weinmost (Sauser)* vom 1. Oktober bis 15. November und *schweizerischer Obstmost* und *Obstwein* vom 1. Oktober bis 31. Dezember 1923. — Im Interesse der schweizerischen Waldwirtschaft erfolgte auf 1. Juli 1923 die Wiedereinführung des schweizerischen Ausnahmetarifs Nr. 12 für *Borke* (Gerberrinde).

Neben diesen den schweizerischen Normalbahnen gemeinsamen Massnahmen haben einzelne Verwaltungen der Betriebsgemeinschaft B. L. S./B. N. zwecks Bekämpfung der Autokonkurrenz, Abwendung von drohenden Verkehrsverlusten oder Heranziehung von neuem Verkehr noch *spezielle Taxermässigungen* durchgeführt. Für die B. L. S. sind zu erwähnen: Das auf 1. April 1923 publizierte Rückvergütungsversprechen auf Sendungen von *Mühlenfabrikaten* des Spezialtarifs I ab Bern-Weissenbühl nach Stationen des Berner Oberlandes; eine analoge Massnahme für *Kolonialwaren* und *Spezereien* ab Gross-Wabern, Bern-Weissenbühl, Bern-Fischermätteli und Liebefeld-Industriegeleise, gültig vom 5. September 1923 an; Frachtrückvergütung auf *Papierholztransporten* ab Oberwil und weiterher nach Augst, eingeführt auf 11. April 1923. An die Stelle dieser letztern Massnahme trat auf 20. Juli 1923 ein Rückvergütungsversprechen für *Papier-* und *Brennholztransporte* ab Stationen der S. E. B., E. Z. B. und M. O. B. nach Thun loco und transit. Grössere, aber leider in der Folge wieder ausgebliebene Transporte wurden erreicht mit einer Frachtrückvergütung auf *Manganerzsendungen* aus Jugoslavien nach Oey-Diemtigen via Lötschberg, gültig ab 18. April 1923.

Die Taxen des schweizerischen Tarifs für *lebende Tiere* haben im Berichtsjahre keine Aenderungen erfahren. Dagegen haben wir mit Wirkung ab 3. Januar 1923 eine Refaktie auf Viehtransporten im Transit durch die Schweiz via B. L. S. publiziert.

Die Wiederherstellung *direkter Gütertarife* für den Transitverkehr durch die Schweiz hat im Berichtsjahre keine weitern Fortschritte gemacht; doch ist zu erwarten, dass der für die B. L. S. sehr wichtige Gütertarif Frankreich-Italien im Laufe des Jahres 1924 wird in Kraft treten können.

Die durch die Valutaverhältnisse geschaffene, sehr ungünstige *Konkurrenzstellung der Schweiz* im Transitverkehr hat sich, soweit die Verkehrsrichtung Nord-Süd in Betracht kommt, im Berichtsjahre nicht wesentlich gebessert. Die Einhaltung der über ausländische Konkurrenzrouten erreichbaren billigeren Frachten — teils durch eigentliche Konkurrenztarife, teils auf dem Rückvergütungswege — erfordert sehr grosse Taxopfer und einen bedeutenden Arbeitsaufwand. Oft kommt es vor, dass Transporte längern Auslandsrouten überlassen werden müssen, weil die Schweizerbahnen bei Aufnahme der Konkurrenz unter den Selbstkosten fahren müssten.

Die *Wiedergutmachungs-Kohlentransporte Deutschland-Italien* hatten kurz nach der Besetzung der Ruhr durch die Franzosen und Belgier ziemlich stark zugenommen, blieben dann aber nach und nach gänzlich aus. Auf diesen Umstand ist der Rückgang der Gütertransporteinnahmen im Jahre 1923 zurückzuführen.

Der Güterverkehr aus der Schweiz nach dem Auslande *(Export)* hat gegenüber 1922 nur unbedeutend zugenommen. Anzeichen der Besserung zeigen sich dagegen für die elektrochemische und die Schokoladeindustrie.

Der *Import via Genua* hat gegenüber dem Vorjahre merklich zugenommen, ist jedoch immer noch stark beschränkt durch die Konkurrenz französischer und belgischer Häfen. Die vor allem dem Import über Basel und Delle dienende M. L. B. hat befriedigende Transportquantitäten aufzuweisen, dagegen sind die Taxanteile zufolge der Auslandskonkurrenz immer noch sehr stark gedrückt.

Der *innerschweizerische Güterverkehr*, mit Inbegriff des Verkehrs Wallis — übrige Schweiz, zeigt gegenüber dem Vorjahre eine beträchtliche Besserung, ohne jedoch an die vorkriegszeitlichen Dimensionen heranzureichen.

d. Fahrgeldrückerstattungen.

Wegen Nichtausnützung von Billetten und aus ähnlichen Gründen sind im Berichtsjahre an Taxrückerstattungsbegehren eingegangen 1282 (1922: 972)

Ferner sind auf Grund des schweizerischen und des internationalen Fahrgeldrückerstattungs-Uebereinkommens von andern Verwaltungen Erstattungsbegehren auf unsere Rechnung erledigt worden, und zwar . 584 (1922: 793)

Total 1866 (1922: 1765)

An dieser Stelle mag auch erwähnt werden, dass — anlässlich der Einführung eines revidierten Uebereinkommens zwischen den schweizerischen Transportanstalten betreffend die *Rückerstatung von Fahrgeld* auf 1. Juli 1923 — die B. L. S./B. N. ihre Stationen ermächtigt hat, Fahrgeldrückerstattungsgesuche wegen gänzlicher oder teilweiser Nichtausnützung von Billetten in gewissen Fällen selbständig zu erledigen; es wird damit eine raschere Befriedigung des Gesuchstellers erzielt und an Schreibwerk gespart. Vom 1. Juli bis 31. Dezember 1923 sind 174 Fälle auf diese Weise durch die Stationen der B. L. S. (inkl. mitbetriebene Linien) erledigt worden.

e. Frachtrückerstattungen.

Frachtrückerstattungsbegehren wegen unrichtiger Anwendung von Tarifen, Gesuche um nachträgliche Anwendung von Reexpeditions- und Exporttarifen oder um Einhaltung von Rückvergütungsversprechen, ferner Verschleppungsregelungen waren insgesamt 4364 zu behandeln (1922: 3061).

4. Reklamationswesen.

An Entschädigungsforderungen aus Zugsverspätungen, sowie wegen Havarien, Verlust, Manko und Lieferfrist-Ueberschreitungen im Personen-, Gepäck-, Tier- und Güterverkehr aller unserer Bahnen, jedoch ohne die Bern-Neuenburg-Bahn, waren 985 (1922: 910) Fälle zu behandeln, wovon 9 (7) auf das Dampfschiffunternehmen entfallen.

Aus diesen Reklamationsfällen und aus den von andern Verwaltungen gemäss den bestehenden Abkommen erledigten Forderungen waren an Entschädigungen von unserem Bahnunternehmen Fr. 12,799.63 (1922: 9567.69) und vom Schiffsunternehmen Fr. 75.18 (1922: Fr. 4.82) zu bezahlen.

5. Publizitätswesen.

Der Förderung des Reise- und Ausflugverkehrs nach dem Berner Oberland und dem Oberwallis sowie des internationalen Verkehrs über die Lötschbergbahn wurde auch im verflossenen Jahre alle Aufmerksamkeit geschenkt durch Auskunfterteilung und Abgabe von Propagandamaterial aller Art an zahlreiche Einzelpersonen, Bahnen, Reise- und Verkehrsbureaux, Gesellschaften und Schulen, durch Insertionen in in- und ausländischen Zeitungen und Zeitschriften, durch Anschlag und Verbreitung von Plakaten und Bildern, durch Beteiligung an Ausstellungen und durch Unterstützung von Vortragsreisenden und Reklamemassnahmen aller Art.

Es wurde ein neuer Pliant (Faltenprospekt) von Bern, dem Berner Oberland, dem Wallis — mit einem Ueberblick über das nördliche Italien bis Genua und Venedig — in 8 Sprachen und einer Auflage von 227,000 Exemplaren erstellt, wovon 57,000 Stück vom oberländischen Verkehrsverein übernommen wurden. Von den auf die B. L. S. entfallenden 170,000 Exemplaren wurden bereits 62,300 Stück versandt, nämlich 10,600 deutsche, 15,000 französische, 27,150 englische, 4900 italienische, 2450 holländische und 1100 schwedische etc. Im ganzen wurden von den alten und neuen Pliants zusammen 80,300 Stück versandt. An Führern wurden verbreitet 20,200 Stück, hiervon waren 3800 deutsche, 7100 französische, 8100 englische und 1200 italienische Broschüren.

An Plakaten wurden verbreitet: vom Hubacherschen Reliefplakat 920, vom Oeschinenseeplakat 2220, vom Matterhornplakat 1040 und vom neuen Routenplakat 4450 Stück. Das im Betriebsjahre in 20,000 Exemplaren erstellte neue sogenannte Routenplakat, das die Zufahrtslinien zum Lötschberg nördlich und südlich der Alpen darstellt, hat sich als ein sehr gelungenes und gutes Reklamemittel erwiesen. Von den im Jahre 1923 bereits versandten 4450 Stück gingen 670 nach Frankreich, 540 nach England, 660 nach Belgien, 140 nach Holland, 360 nach Dänemark, Schweden und Norwegen, 660 nach Italien, 760 nach Deutschland, der Rest wurde in der Schweiz und einigen andern Ländern verwendet.

Von den Reliefkarten gelangten 820 Stück zur Abgabe, ein Teil derselben gegen Vergütung der Ladenpreise. Ebenso wurden teils verkauft, teils gratis abgegeben die Broschüren von Dr. Stebler «Sonnige Halden am Lötschberg», das Wanderbild «Die Lötschbergbahn» von Dr. Platzhoff-Lejeune und Dr. Jegerlehner «Der Lötschberg», ferner 100 Bilder (chromophotographische Vergrösserungen) und 5000 Postkarten.

Die Einnahmen aus dem Verkauf von Drucksachen beliefen sich auf Fr. 3670. 70.

Die Diapositivensammlung wurde erheblich vermehrt und rege benutzt für die Abhaltung von Lichtbildervorträgen. Zahlreich waren die Photographien und Druckstöcke, die zur Illustration von Zeitschriften und Zeitungen abgegeben wurden.

Wie bisher wurde auch im Jahr 1923 der allmählich immer beliebter gewordene Taschenfahrplan «Berner Kursbuch» in 20,000 Exemplaren erstellt und verbreitet; der grössere Teil wurde verkauft, eine kleinere Partie an Reisebureaux zur Gratisabgabe überlassen.

Auch die Werbetätigkeit bei Vereinen und Schulen zur Ausführung von Vergnügungsfahrten durchs Berner Oberland und über die Lötschbergbahn wurde erfolgreich fortgeführt.

Durch Beteiligung an den Mustermessen in Basel und Lyon, an der Pasteurausstellung in Strassburg und an der Gewerbeausstellung in Brig wurde für das Berner Oberland, die Lötschbergbahn und das Oberwallis eine erfolgreiche Propaganda betrieben. Viele dieser Reklamemassnahmen wurden in Verbindung mit den Verkehrsvereinen und Verkehrsinteressenten des Berner Oberlandes, den Verwaltungen der Visp-Zermatt- und Gornergratbahn und der Montreux-Berner Oberland-Bahn etc. ausgeführt, deren verständnisvolle und entgegenkommende Mitwirkung als ein erfreuliches Zeichen solidarischen Zusammenwirkens uns stets mit Genugtuung erfüllte und bestens verdankt sei.

Endlich sei an dieser Stelle auch dankbar der Mitwirkung und tatkräftigen Unterstützung gedacht, die unsern Bestrebungen seitens zahlreicher amtlicher und öffentlicher Stellen, Verkehrs- und Reisebureaux zu teil wurde, mit welchen wir die besten Beziehungen unterhalten. Ohne vollständig sein zu können, seien hier besonders erwähnt die Schweizerische Verkehrszentrale mit ihren Organen, die Publizitätsabteilung der Schweizerischen Bundesbahnen und deren Agenturen in New-York, London, Paris und Berlin, die Reisebureaux Cook & Son, American Express Co., Bennett & Cie.

6. Personalbestand B. L. S. / B. N.

inbegriffen die von der B. L. S. mitbetriebenen Linien und den Dampfschiffbetrieb Thuner- und Brienzersee.

	Bestand des ständigen Personals: auf 31. Dez. 1922			auf 31. Dez. 1923		
I. Allgemeine Verwaltung.						
Sekretariat, inbegr. Kanzlei, Registratur und Archiv	7			7		
Hauptkasse	2			2		
Hauptbuchhaltung	4			4		
Verkehrsbureau (Abrechnungswesen, Verkehrsstatistik, Publizität, Verwaltung der Drucksachen)	36			36		
Kommerzieller Dienst (Tarifwesen; Fracht- und Fahrgeld-Reklamationsdienst)	12			13		
Abwartpersonal	4			4		
			65			66
II. Unterhalt und Bewachung der Bahn.	Bern	Spiez		Bern	Spiez	
Zentralbureaux in Bern und Spiez	6	3		6	3	
Bahnmeister	3	5		3	5	
Bahnmeistergehilfen	2	1		2	1	
Vorarbeiter inkl. Stellwerkvorarbeiter	9	13		8	12	
Bahnwärter	11	20		11	19	
Bahnarbeiter mit Jahresvertrag	24	37		25	35	
Ständige Bahnarbeiter im Taglohn (inbegriffen die ständigen Spezialwachen B. L. S.)	10	49		5	48	
Barrieren-Wärter und -Wärterinnen	19	15		19	14	
	84	143		79	137	
			227			216
Uebertrag			292			282

	auf 31. Dez. 1922		auf 31. Dez. 1923	
Uebertrag		292		282
III. Stationsdienst und Zugsbegleitung.				
Zentralbureau (inbegriffen Telegraphenbureau der Verwaltung)	9		8	
Wagenkontrolle	3		3	
Bahnhofvorstände und deren Stellvertreter	5		4	
Souschefs	1		1	
Stationsvorstände	54		54	
Stationsgehilfen und Lehrlinge	102		101	
Einnehmer und Kassabeamte	6		6	
Gepäckexpedienten	1		1	
Portier	1		1	
Güterexpedienten	2		3	
Haltestelle-Vorsteher und -Vorsteherinnen	1		1	
Vorarbeiter	6		6	
Stellwerk- und Weichenwärter	50		48	
Stationsarbeiter mit Jahresvertrag	30		31	
Ständige Stationsarbeiter im Taglohn	20		16	
Zugführer	29		29	
Kondukteure	80		81	
Bremser	6		3	
		406		397
IV. Fahr- und Werkstättedienst.				
Zentralbureau	10		9	
Depotchefs (zugleich Werkstättevorstände) und deren Stellvertreter	4		4	
Gehilfen für Depot- und Werkstättedienst	10		10	
Lokomotivführer	58		55	
Heizer und Beimänner	34		34	
Visiteure und deren Gehilfen	11		10	
Lokomotivreiniger	19		20	
Wagenreiniger	26		23	
Handwerksmeister beim Werkstättedienst	9		9	
Fahrdienstschlosser und Elektriker	16		17	
Werkstättearbeiter mit zeitweiliger Verwendung als provisorische Heizer und Beimänner	35		38	
Werkstättearbeiter (Berufsleute und ausschliesslich für Werkstättedienst)	126		116	
Werkstättearbeiter (Handlanger)	98		98	
		456		443
V. Dienst bei den Stark- und Schwachstromleitungsanlagen und in den Unterwerken.				
Leitungsaufseher (Techniker) und Gehilfen	2		2	
Telegraphenaufseher (Techniker)	1		1	
Aufseher elektrischer Anlagen	1		1	
Linienmonteure und Vorarbeiter	17		16	
Leitungsarbeiter	17		10	
		38		30
Uebertrag		1192		1152

	auf 31. Dez. 1922		auf 31. Dez. 1923	
Uebertrag		1192		1152
VI. Kraft- und Pumpwerk in Grenchen (Ventilationsanlage und Wasserversorgung)		4		4
VII. Dampfschiffbetrieb Thuner- und Brienzersee.				
Zentralbureaux in Bern und Interlaken (inbegriffen Sommeraushilfe im Fahr- und Stationsdienst)	4*		4*	
Kapitäne und Kapitän-Stellvertreter	5		4	
Kassiere und Kassieraspiranten	6		6	
Steuermänner und Untersteuermänner	10		10	
Matrosen	24**		22**	
Maschinisten und Untermaschinisten	10		9	
Heizer	13**		12**	
Stationspersonal (inbegr. Ländter und Signalisten)	11		11	
Werftepersonal mit teilweiser Verwendung im Fahrdienst	12		12	
		95		90
VIII. Materialverwaltung.				
Materialverwalter	1		1	
Bureaugehilfen	4		4	
Magaziner	4		4	
		9		9
Totalbestand		1300		1255

Ferner sind zu erwähnen die jeweils nur vorübergehend beschäftigten

Saisonangestellten:

	Mittlerer Bestand pro 1922			Mittlerer Bestand pro 1923		
1. Bahnunterhaltungsdienst.	B. J. Bern	B. J. Spiez		B. J. Bern	B. J. Spiez	
Bahnarbeiter (Kramper)	43	50		46	45	
			93			91
2. Schiffsdienst.						
Stationsangestellte			2			2
Total Saisonangestellte (mittlerer Bestand)			95			93

* Ein Teil dieses Personals ist dermalen im Tarifbureau beschäftigt.
** Ein Teil dieses Personals wird zeitweise im Bahnbetrieb (Bremserdienst) beschäftigt.

IV. Dampfschiffunternehmung Thuner- und Brienzersee.

1. Allgemeines.

Umfang des Betriebes. Auf dem *Thunersee* war das ganze Jahr bedient die Strecke Scherzligen-Oberhofen-Gunten-Spiez-Merligen-Beatenbucht; nur im Sommer wurden befahren die Stationen Thun-Hofstetten, Leissigen, Beatushöhlen und Interlaken (Thunersee). — Auf dem *Brienzersee* beschränkte sich der Jahresbetrieb auf die Strecke Interlaken (Brienzersee)-Bönigen-Ringgenberg-Iseltwald; die Stationen Giessbachfälle und Brienz waren nur im Sommer bedient.

Gesuche um Wiedereröffnung der auf den Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Brienzerseebahn aufgehobenen Personenhaltestelle *Brienz-Dorf* sowie der seit 1922 nicht mehr bedienten Station *Oberried* mussten abgelehnt werden, weil deren Berücksichtigung zu einer Verschlechterung des Betriebsergebnisses geführt hätte.

Auf Verlangen der Gemeinde Beatenberg ist der Name der auf ihrem Gebiet liegenden Schiffsstation Beatushöhlen ab 1. Juni 1923 in «Beatushöhlen-Sundlauenen» abgeändert worden.

Anschluss an den neuen Zentralbahnhof Thun. Siehe Abschnitt I 3 hiervor.

Der *Verband schweizerischer Dampfschiffahrtsunternehmungen* behandelte in einer Verbandskonferenz und in mehreren Kommissionssitzungen eine Reihe von gemeinsamen Angelegenheiten technischer, betrieblicher und kommerzieller Natur.

Der *Versicherungsverband schweizerischer Dampfschiffahrtsunternehmungen* ist im Berichtsjahre von Schäden nicht verschont geblieben, hat aber gleichwohl einen Rechnungsvorschlag erzielt.

Ueber den von uns zu den Selbstkosten besorgten Betrieb der *Spiezer Verbindungsbahn* gibt der Geschäftsbericht dieser Unternehmung nähern Aufschluss.

Die *Brienz-Rothornbahn,* deren Betriebsführung ebenfalls uns obliegt, hat den seit Kriegsausbruch eingestellten Betrieb noch nicht wieder aufnehmen können.

Für die *Drahtseilbahn Thunersee-Beatenberg* besorgten wir, wie bisher, gegen entsprechende Entschädigung die Arbeiten des Kommerziellen Dienstes sowie die Buchhaltung.

2. Tarifwesen.

Die Normaltaxen für den Personen-, Tier- und Güterverkehr sind im Berichtsjahre unverändert geblieben. Dagegen erfuhren die Frachtsätze für Gepäck und Expressgut auf 1. Mai 1923 eine allgemeine, wenn auch nicht beträchtliche Herabsetzung. Gleichzeitig wurde die Minimaltaxe für eine Gepäck- oder Expressgutsendung von 80 auf 60 Rp. ermässigt. Am 1. Oktober 1923 folgte die Herabsetzung der Minimaltaxe für eine Gütersendung von 60 auf 50 Rp. und für eine Tiersendung von 100 auf 80 Rp. Vom gleichen Zeitpunkte an wird für den Rücktransport von *leeren Gebinden* die Fracht auf Grund des *halben* (statt wie bisher des ganzen) Gewichtes berechnet.

Eine beachtenswerte Erleichterung für den Touristenverkehr bedeutet die auf 1. Juni 1923 durchgeführte Herabsetzung der Minimalteilnehmerzahl für *Gesellschaftsfahrten* von 16 auf 12.

Auf 1. Januar 1924 wurden für die Brienzerseeschiffahrt, in Uebereinstimmung mit einer analogen Massnahme der S. B. B., die *Retourbillette* wiedereingeführt unter Ansetzung

des Taxrabattes auf 20 %. Auf dem Thunersee, wo die Retourbillette nicht aufgehoben worden waren, bleibt es beim bisherigen Taxrabatt von 20 % für den 1. Schiffsplatz und 25 % für den 2. Schiffsplatz. Um der Verkehrsabwanderung in untere Klassen entgegenzutreten, haben die S. B. B., B. L. S. und die andern den Normalpersonentarif der S. B. B. zur Anwendung bringenden Transportanstalten auf 1. Januar 1924 das vorkriegszeitliche Verhältnis zwischen den Normaltaxen einfacher Fahrt und der 3 Wagenklassen wiederhergestellt, so dass der Teuerungszuschlag nun bei allen 3 Klassen 45 % beträgt, statt wie bisher 60 % in I. Kl., 55 % in II. Kl. und 45 % in III. Kl. Für den Schiffsverkehr längs des linken Thunersee- und längs des rechten Brienzerseeufers war die Uebernahme der hieraus sich ergebenden Herabsetzung der Taxen der II. Wagenklasse (I. Schiffsplatz) zufolge der wahlweisen Gültigkeit der Billette mit Bahn oder Schiff ohne weiteres gegeben; für die übrigen Relationen bringen wir aus eigener Entschliessung die gleichen Grundtaxen zur Anwendung, und zwar deswegen, weil bei der Schiffahrt die Verkehrsabwanderung von der II. in die III. Klasse, d. h. vom 1. auf den 2. Schiffsplatz, sich in noch stärkerm Masse fühlbar macht und verhältnismässig noch viel nachteiliger wirkt als bei den Normalbahnen.

Die übrigen Tarifmassnahmen sind nicht von erheblicher finanzieller Bedeutung.

3. Schiffsmaterial.

Allgemeines. Die schweren Salonboote «Blümlisalp» und «Lötschberg», die seit 7 Jahren ausser Verwendung gestanden hatten, konnten, dank der eingetretenen Verkehrsvermehrung, im Berichtsjahre erstmals wieder in den Dienst genommen werden, was von der Hotellerie der Uferortschaften allgemein begrüsst wurde. Das Salonboot «Jungfrau» dagegen blieb noch unbenutzt.

Die Instandhaltung des Schiffsparkes hat auch im Berichtsjahre sehr grosse Ausgaben verursacht, trotzdem Hauptreparaturen zu Lasten des Erneuerungsfonds nicht zu verzeichnen sind.

Thunersee. Den Stapelgang haben bestanden die Schiffe «Beatus», «Bubenberg», «Stadt Bern», «Spiez», «Gunten» und «Blümlisalp»; an letzterm erforderte die Wiederindienstnahme nach 7jährigem Unterbruch ausserdem beträchtliche Reparaturarbeiten am Holzwerk.

Brienzersee. Auf Stapel wurden gezogen: «Oberland» und «Iseltwald».

4. Bauliche Anlagen.

Landungsanlagen. Die Wiederindienstnahme der schweren Boote «Blümlisalp» und «Lötschberg» nötigte uns zur Durchführung einer Reihe von bis dahin hinausgeschobenen Erneuerungsarbeiten an den Prelleinrichtungen verschiedener Stationen. Auch der Unterhalt der Stationsgebäude erforderte grössere Aufwendungen als gewöhnlich.

Werften. Keine Um- und Neubauten.

Der *Schiffahrtskanal Thunersee-Interlaken* erforderte keine Unterhaltungsarbeiten von Belang.

5. Betrieb.

Aus Gründen praktischer Natur und weil wir damit einem Wunsche aus der Mitte der Verkehrsinteressenten Rechnung tragen können, ohne dass uns nennenswerte Mehrausgaben entstehen, geben wir seit 1. Juli 1923 für die Dampfschiffunternehmung (inkl. S. V. B.) ein besonderes Fahrplanplakat (getrennt von demjenigen für unsere Normalbahnlinien) heraus.

Trotzdem unser Schiffsfahrplan (Jahresfahrplan) in drei Tabellen erstellt wurde — je eine für den Sommer, für die Vor- und Nachsaison und für den Winter — liess sich die Aufnahme von zahlreichen Bemerkungen betreffend Ausnahmen in der Verkehrsdauer einzelner Kurse und in der Bedienungsdauer einzelner Stationen nicht vermeiden, weil aus ökonomischen Gründen die Schiffsfahrleistungen sich bestmöglich den ausserordentlich stark varierenden Verkehrsbedürfnissen der verschiedenen Jahreszeiten und Wochentage (Werktage und Sonntage) anpassen müssen. Eine Verbesserung der im Publikum oft kritisierten Fahrplandarstellung ist daher nicht möglich, es sei denn durch die Wiedereinführung des zweimaligen Fahrplanwechsels unter gleichzeitiger Vermehrung der Fahrplantabellen. Es bedingt dies aber vermehrte Druckkosten, weshalb wir uns bis jetzt dazu nicht entschliessen konnten.

Die *Fahrleistungen* auf dem *Thunersee* wichen nur wenig von denen des Vorjahres ab. Auf dem *Brienzersee* dagegen wurden wir durch Verbesserungen des Brünigbahn-Fahrplanes veranlasst, die täglichen Fahrleistungen an Samstagen und Sonntagen im Juni und September von 4 auf 6, an den übrigen Wochentagen im Juni und September von 4 auf 5, ferner an allen Tagen im Juli und August von 6 auf 7 zu vermehren. Im Juni und September (ausgenommen Samstags und Sonntags) wurden 2 dieser Kurspaare durch ein Motorboot ausgeführt. Ueberhaupt konnte die obenerwähnte Fahrplanverbesserung durchgeführt werden, ohne dass eine Vermehrung der diensttuenden Schiffe nötig wurde.

Der *Winterdienst* auf beiden Seen wurde lediglich durch ein Motorboot aufrechterhalten, und zwar auf dem Thunersee vom 1. November bis 31. März und auf dem Brienzersee vom 1. Oktober bis 31. Mai (die Sonntage im Oktober und Mai ausgenommen).

An *jährlichen Gesamtfahrleistungen* sind zu verzeichnen:

	Thunersee			Brienzersee			Beide Seen zusammen		
	1913	1922	1923	1913	1922	1923	1913	1922	1923
Dampfschiffkilometer . .	181,434	54,005	51,675	107,639	19,755	24,500	289,073	73,760	76,175
Motorbootkilometer . .	—	23,239	25,853	—	13,321	15,566	—	36,560	41,419
Total	181,434	77,244	77,528	107,639	33,076	40,066	289,073	110,320	117,594

Betriebsstörungen von erheblicher Bedeutung haben wir keine zu verzeichnen, ebenso keine haftpflichtigen *Unfälle* von Drittpersonen (Passagiere oder Passanten). Die dem Personal zugestossenen Unfälle waren alle leichter Natur.

V. Finanzielles.

1. Allgemeines.

Das schweizerische Post- und Eisenbahndepartement genehmigte die *Rechnungen und Bilanz des Jahres 1922* unterm 22. Juni 1923 nach Massgabe der Bestimmungen des Bundesgesetzes über das Rechnungswesen der Eisenbahnen vom 27. März 1896. Die Bereinigung des gesetzmässigen Sollbestandes des Erneuerungsfonds sowie der Baurechnung hinsichtlich der Abschreibung von allgemeinen Kosten und Zinsen wurde vorbehalten. — Beigefügt sei, dass die letztere Frage nun im Berichtsjahre ihre Erledigung gefunden hat.

Ueber die *Verkehrsverhältnisse* ist folgendes zu bemerken:

Die an grosse Hoffnungen sich knüpfende Entspannung der Wirtschaftslage ist leider im Jahr 1923 nur in sehr bescheidenem Masse eingetreten. Immer noch stunden wir im Zeichen der schweren Krisis, die im Jahr 1920 mit besonderer Heftigkeit eingesetzt hat; der unerhörte Währungszerfall, speziell in Deutschland und den Oststaaten, hat zu chaotischen wirtschaftlichen Verhältnissen geführt, wie überhaupt die Entwertung der Valuten in den uns umgebenden Ländern den internationalen Fremdenverkehr wie den Güteraustausch stark gehemmt hat.

Wenn nun auch der Personen- und Gepäckverkehr im Jahr 1923 hauptsächlich durch das Anziehen des Touristenverkehrs, begünstigt durch die schöne Witterung in der Hochsaison, eine Vermehrung der Einnahmen brachte, so ist anderseits leider im *Gütertransport* ein weiterer, sehr fühlbarer Einnahmenausfall zu verzeichnen, nachdem bereits das Vorjahr im Vergleich zum Jahr 1921 einen äusserst starken Rückgang der Einnahmen aufzuweisen hatte; wir verweisen dieserhalb auf die Ausführungen im Geschäftsbericht des Jahres 1922 (pag. 32).

Die Ursache hierfür liegt insbesondere bei den *Reparations-Kohlentransporten* Deutschland (Ruhrgebiet)-Italien und ist zurückzuführen einmal auf die Herabsetzung der schweizerischen Taxanteile zufolge der Auslandskonkurrenz durch die Mont-Cenis- und Brenner-Routen, sowie Abtretung eines grossen Teiles der Kohlentransporte an die Gotthardroute. Sodann sind zu erwähnen die verstärkte Seekonkurrenz via Rhein-Rotterdam-Gibraltar, sowie die allgemein geringere Grubenförderung und Ablieferung, infolge der Ruhrbesetzung. Nachdem nun durch die Aufgabe der passiven Resistenz im Ruhrgebiet der Verkehr im besetzten rechtsrheinischen Industriebecken allgemach sich wieder in geordneter Weise abzuwickeln beginnt, darf erwartet werden, dass im Jahr 1924 die Wiedergutmachungs-Kohlentransporte nach Italien über den Lötschberg wieder erheblich zunehmen werden. Verschiedene Anzeichen lassen sodann auch auf eine Verbesserung des übrigen Güterverkehrs hoffen.

Die *Verkehrsergebnisse der Jahre 1922 und 1923* erzeigen folgendes Bild:

		Transportquantitäten		**Einnahmen**	
		1922	**1923**	**1922**	**1923**
				Fr.	Fr.
Personenverkehr	Anzahl Personen	1,884,139	2,336,907	2,938,225. 70	3,446,623. 97
Gepäckverkehr	Tonnen	5,894	6,982	241,119. 26	267,059. 08
Tierverkehr	Stück	49,955	52,160	183,854. 15	194,685. 61
Güterverkehr inkl. Post .	Tonnen	1,203,646	1,112,335	5,681,913. 34	4,854,598. 89

Mit Ausnahme des Güterverkehrs und der Posttransporte ist bei allen Verkehrskategorien eine Vermehrung der Transportquantitäten und der Einnahmen zu verzeichnen. An Mehreinnahmen weisen auf, der Personenverkehr Fr. 508,398. 27 und der Gepäck- und Tierverkehr Fr. 36,771. 28, während die Mindereinnahmen im Güterverkehr Fr. 792,368. 30, diejenigen auf den Posttransporten Fr. 34,946. 15 betragen. Die Mindereinnahmen im Güterverkehr rühren, wie schon erwähnt, hauptsächlich von dem Rückgang der Reparations-Kohlentransporte her, dann aber auch durch die Wiedereinführung zahlreicher Ausnahmetarife und Ausnahmetaxen im Herbst 1922 und im Jahre 1923. Die Entschädigung für die Beförderung der Posttransporte erfolgte pro 1923 nach einer neuen Zählung der Transporte, die gegenüber der fühern, vor dem Kriege erfolgten, ein ungünstigeres Resultat ergab.

In den letzten sechs Jahren sind an *Betriebseinnahmen und -Ausgaben* zu verzeichnen:

Einnahmen:	1918 Fr.	1919 Fr.	1920 Fr.	1921 Fr.	1922 Fr.	1923 Fr.
Personenverkehr	1,570,842	2,223,810	2,774,403. 21	3,016,750. 50	2,938,225. 70	3,446,623. 97
Gepäckverkehr	127,425	184,193	229,795. 85	252,525. 46	241,119. 26	267,059. 08
Tierverkehr	182,586	168,080	149,435. 66	163,661. 64	183,854. 15	194,685. 61
Güterverkehr inkl. Post . .	3,411,292	6,043,716	8,453,061. 07	8,618,798. 96	5,681,913. 34	4,854,598. 89
Verschiedene Einnahmen .	432,531	544,371	669,555. 99	530,327. 44	521,990. 31	431,037. 53
Total Betriebseinnahmen	5,724,676	9,164,170	12,276,251. 78	12,582,064. —	9,567,102. 76	9,194,005. 08
Ausgaben*	4,438,270	5,717,812	7,000,063. 16	8,041,217. 75	7,448,385. 47	6,956,694. 93
Ueberschuss der Einnahmen	1,286,406	3,446,358	5,276,188. 62	4,540,846.25	2,118,717. 29	2,237,310. 15

* Erneuerungskosten nicht inbegriffen.

Wie aus dieser Gegenüberstellung hervorgeht, haben sich die Ausgaben um Fr. 491,690.54 vermindert; dies ist in der Hauptsache zurückzuführen auf den starken Rückgang des Verkehrs, den allgemeinen Lohnabbau sowie auf Ersparnisse im Unterhalt der Bahnanlagen und des Rollmaterials. Weitere Details sind unter Abschnitt 2 nachstehend (Betriebsausgaben) enthalten.

Dem Einnahmenausfall von Fr.373,097.68 steht die Betriebskostenersparnis von Fr.491,690.54 gegenüber, so dass der Rechnungsabschluss des Jahres 1923 sich um Fr. 118,592. 86 günstiger gestaltet.

* * *

Nachlassvertrag.

Nachdem in der Versammlung der Prioritätsaktionäre und in den Gläubigerversammlungen vom 1. Mai 1923 dem Nachlassvertrag zugestimmt worden ist, wurde derselbe am 11. Juli 1923 auch vom schweizerischen Bundesgericht genehmigt.

Dieser Vertrag bestimmt u. a. folgendes:

I. Kapital.

Das Prioritätsaktienkapital von Fr. 38,320,000. — wird um 20% abgeschrieben durch Abstempelung des Nominalwertes jeder Aktie von Fr. 500 auf Fr. 400.

Das Stammaktienkapital von Fr. 27,280,000. — wird um 50% abgeschrieben durch Abstempelung des Nominalwertes jeder Aktie von Fr. 500 auf Fr. 250.

Trotz Reduktion des Nominalwertes bleibt jede Aktie beider Kategorien zur Abgabe einer Stimme an der Generalversammlung berechtigt.

II. Rückständige Zinse.

Die rückständigen Zinse (verfallen in der Zeit vom 1. Juli 1915 bis 30. Juni 1922) auf den verschiedenen Anleihen, mit Ausnahme des Hypothekaranleihens II. Ranges Frutigen-Brig, werden umgewandelt in Prioritätsaktien I. Ranges von Fr. 500 für je 5 Obligationen.

Diese Aktien geniessen das Recht auf eine Dividende von 4% am Reingewinn im Vorrang gegenüber den Prioritätsaktien II. Ranges und den Stammaktien.

Jede Prioritätsaktie I. Ranges berechtigt zur Abgabe einer Stimme an der Generalversammlung.

Ohne die Zustimmung der Mehrheit dieser in ausserordentlicher Versammlung einzuberufenden Prioritätsaktien I. Ranges dürfen denselben im Rang keine Prioritätsaktien vorangestellt werden. Diese Mehrheit muss mindestens ²/₃ der vertretenen Aktien umfassen.

Für einen Obligationenbesitz von weniger als 5 Stück erhalten die Obligationäre einen Genußschein von Fr. 100 für jede Obligation, denen aber ein Stimmrecht nicht zukommt.

Der Gesellschaft werden auf sämtlichen Anleihen die Zinse des II. Semesters 1920, des Jahres 1921 und des I. Semesters 1922 erlassen, soweit dieselben nicht vom Staate Bern bezahlt worden sind.

III. Künftige Zinse.

Für eine Periode von 5 Jahren, vom Zinstermin des I. Semesters 1922 an gerechnet, wird der vereinbarte Zins der verschiedenen Anleihen, mit Ausnahme der II. Hypothek Frutigen-Brig, durch einen variablen und kumulativen Zins ersetzt, welcher sich nach dem durch die Bilanz ausgewiesenen Gewinn richtet, in keinem Falle aber den vereinbarten Zinsfuss überschreiten darf. Für die rückständigen und aufgelaufenen Zinse, welche mit dem durch die Bilanz am 31. Dezember 1927 ausgewiesenen Gewinn nicht bezahlt werden können, wird die Gesellschaft jeglicher Verpflichtung enthoben.

Bei Bezahlung der variablen Zinse hat die Gesellschaft den Rang der Hypotheken zu respektieren. Sämtliche Hypothekaranleihen I. Ranges auf die Linien der Gesellschaft sowie das Anleihen auf die Schiffahrtsunternehmung sind als gleichberechtigt zu behandeln, und es soll die Verteilung der Zinse im Verhältnis der Forderungen erfolgen.

Durch die Bestimmung betreffend den variablen Zinsfuss während einer Periode von 5 Jahren werden die vom Staat Bern zugunsten der Titelinhaber II. Hypothek Frutigen-Brig übernommenen Verpflichtungen betreffend Zinsengarantie in keiner Weise modifiziert.

Für die von der schweizerischen Eidgenossenschaft für ihre Forderung aus dem Rückkauf an Zahlungsstatt übernommenen Obligationen wird vom I. Semester 1922 an der titelgemässe Zins von 4 % auf 5 % erhöht.

IV. Verlängerung der Rückzahlungsfrist der verschiedenen Anleihen.

Die Auslosung für diejenigen Anleihen, deren Bedingungen eine solche vorsehen, wird während der Jahre 1923 bis und mit 1932 eingestellt und damit wird die Amortisationsfrist des betreffenden Anleihens um 10 Jahre hinausgerückt.

Die bis und mit dem Jahre 1922 ausgelosten aber noch nicht zurückbezahlten Obligationen sind bis zum zweiten Zinstermin des Jahres 1932 gestundet.

In bezug auf die Verzinsung sind sie den andern Obligationen des betreffenden Anleihens gleichgestellt, sie werden also für 5 ausstehende Jahreszinse mit Prioritätsaktien I. Ranges bzw. Genußscheinen abgefunden, 2 Jahreszinse werden nachgelassen, und für die Zeit bis zum zweiten Zinstermin des Jahres 1927 haben sie auf die gleiche variable Verzinsung Anspruch wie die nicht fälligen Obligationen des betreffenden Anleihens.

Vom Tage der Beendigung des variablen Zinsfusses an sind sie bis zum Ablauf der Stundung mit 5 % zu verzinsen.

V. *Kurrentgläubiger.*

Dieselben sind für ihre Forderungen in gleicher Weise abgefunden worden wie die Obligationengläubiger für die rückständigen Zinse.

* * *

In den nachfolgenden Jahresrechnungen haben diese Massnahmen nunmehr ihre Berücksichtigung gefunden, und es bleibt uns noch übrig, den Gläubigern für ihr wohlwollendes Entgegenkommen unsern Sanierungsvorschlägen gegenüber den verbindlichsten Dank auszusprechen. Wir geben auch gerne der Hoffnung Ausdruck, dass diese Sanierung dazu beitragen werde, unserm Unternehmen eine gedeihliche Fortentwicklung zu sichern.

2. Betriebsrechnungen.

a. Bahnbetrieb.

Einnahmen.

Die Gegenüberstellung der Betriebseinnahmen der Jahre 1922 und 1923 zeigt folgendes Bild:

	1922		1923		Mehr- bezw. Mindereinnahmen 1923 gegen 1922	
	Fr.	%	Fr.	%	Fr.	%
Personenverkehr . . .	2,938,225. 70	30,71	3,446,623. 97	37,49	+ 508,398. 27	17,30
Gepäcktransport . . .	241,119. 26	2,52	267,059. 08	2,90	+ 25,939. 82	10,76
Tiertransport	183,854. 15	1,92	194,685. 61	2,12	+ 10,831. 46	5,89
Gütertransport	5,506,080. 39	57,55	4,713,712. 09	51,27	— 792,368. 30	14,39
Posttransporte	175,832. 95	1,84	140,886. 80	1,53	— 34,946. 15	19,87
Transporteinnahmen Total	9,045,112. 45		8,762,967. 55		— 282,144. 90	3,12
Verschiedene Einnahmen	521,990. 31	5,46	431,037. 53	4,69	— 90,952. 78	17,42
Total der Einnahmen .	9,567,102. 76	100,00	9,194,005. 08	100,00	— 373,097. 68	3,90
oder per Bahnkilometer	81,077. 14		77,915. 29		— 3,161. 84	

Ueber die Ursachen der Veränderungen in den Einnahmen des Jahres 1923 gegenüber dem Vorjahr ist bereits unter Ziffer 1 dieses Abschnittes — Allgemeines — berichtet worden.

Die *Einnahmen aus dem Gemeinschaftsverkehr Scherzligen-Spiez-Interlaken* und die Anteile der Bahn und der Dampfschiffunternehmung aus demselben betrugen:

	1922	Prozent	1923	Prozent
Einnahmen aus dem Gemeinschaftsverkehr Scherzligen-Interlaken . . .	Fr. 974,028. 48	—	Fr. 1,097,192. 34	—
Anteile der Bahn	» 759,742. 22	78	» 855,810. 03	78
» » Dampfschiffunternehmung .	» 214,286. 26	22	» 241,382. 31	22

Betriebsausgaben (Bahn).

Dieselben stellen sich ohne die Erneuerungskosten wie folgt:

	1922	1923	Gegen das Vorjahr weniger
	Fr.	Fr.	Fr.
I. Allgemeine Verwaltung	368,458. 11	362,249. 21	6,208. 90
II. Unterhalt und Bewachung der Bahn .	886,103. 37	830,347. 33	55,756. 04
III. Stationsdienst und Zugsbegleitung .	1,917,640. 86	1,838,892. 35	78,748. 51
IV. Fahr- und Werkstättedienst	3,221,382. 54	2,970,141. 02	251,241. 52
V. Verschiedene Ausgaben	1,054,800. 59	955,065. 02	99,735. 57
Zusammen	7,448,385. 47	6,956,694. 93	491,690. 54

Dieser auf allen fünf Hauptabschnitten zum Ausdruck kommende Rückgang der Betriebsausgaben wird begründet wie folgt:

I. Allgemeine Verwaltung.

Hier wurden die Einsparungen durch den Lohnabbau sowie durch Minderausgaben für Tarifdrucksachen erreicht. Die Wirkungen des Lohnabbaues sind deshalb nicht grösser, weil dieselben durch ordentliche periodische Gehaltserhöhungen zu einem wesentlichen Teil wieder kompensiert wurden. Bezüglich der Druckkosten sei erwähnt, dass im Jahr 1922 verschiedene Tarife neu gedruckt werden mussten, was pro 1923 nicht mehr der Fall war.

II. Unterhalt und Bewachung der Bahn.

Von dem Ausgabenrückgange im Betrage von rund Fr. 56,000. — entfallen ca. ein Drittel auf den Lohnabbau und ca. zwei Drittel auf Ersparnisse bei den Unterhaltungsarbeiten, im besondern bei den Rubriken: Oberbau, Telegraph, Sicherungsanlagen, sowie Räumung der Bahn von Schnee und Eis.

III. Stationsdienst und Zugsbegleitung.

Infolge des Ausbleibens der Reparations-Kohlentransporte sind einzig auf der Rubrik « Zugsbegleitungspersonal » Minderausgaben von rund Fr. 70,000. — zu verzeichnen, indem entsprechend weniger Bremserpersonal benötigt wurde. Ueberdies bewirkten auch hier der Lohnabbau und verschiedene Vereinfachungen im Stationsdienste (Wegfall von Ablösungen etc.) sowie der Preisrückgang auf den Heizungsmaterialien für die Bureaux, Wartelokalitäten, Aufenthaltslokale etc. eine fühlbare Ausgabenverminderung.

IV. Fahr- und Werkstättedienst.

Auf den Abschnitten: «Personalkosten», « Unterhalt der mechanischen und elektrischen Einrichtungen » sowie « Unterhalt des Rollmaterials » sind Minderausgaben von zusammen rund Fr. 300,000. — zu verzeichnen, wogegen die Kosten für den « Material- und Kraftverbrauch » um rund Fr. 72,000. — gestiegen sind.

Der Rückgang der Personalkosten erklärt sich durch die starke Verminderung des Reparationskohlenverkehrs mit entsprechend kleinerem Bedarf an Aushilfslokomotivpersonal sowie durch den allgemeinen Lohnabbau. Aus den gleichen Gründen sind auch unsere Anteile an die Kosten des Rangierpersonals in den Gemeinschaftsbahnhöfen kleiner geworden.

Bei dem Rückgang der Unterhaltungskosten für die elektrischen Leitungsanlagen und das Rollmaterial kommt neben dem Lohnabbau auch der Preisabbau auf den Verbrauchsmaterialien wie Metalle, Holz, Stoffe, Farben etc. zur Auswirkung. Infolge des Verkaufs von nicht mehr benötigten Dampflokomotiven haben die Instandhaltungskosten für diese Fahrzeuge erheblich abgenommen; dafür waren im Berichtsjahre ordentliche Heizwagenrevisionen mit innerer Kesselrevision und Druckprobe fällig geworden, was die Einsparungen bei den Dampflokomotiven wieder kompensierte.

Die Mehrausgaben von rund Fr. 72,000. — beim Material- und Kraftverbrauch verteilen sich zu rund Fr. 22,000. — auf Mehrkohlenkonsum beim Betrieb Münster-Lengnau wegen grösseren Fahrleistungen und zu rund Fr. 50,000. — auf gesteigerten Stromkonsum im Betrieb der Linie Thun-Spiez-Interlaken, dies als Folge grösserer Bruttolasten, Verrechnung der Traktion ab Thun (statt früher Scherzligen) und wegen des geringern Rabattes auf dem Traktionsstrom dieser Strecke.

V. Verschiedene Ausgaben.

Hier ergeben sich Einsparungen auf:

a) Güterwagenlaufmieten (Ausbleiben des Reparationskohlenverkehrs),
b) Unfallversicherungen (Rückgang der Prämiensumme wegen Lohnabbau),
c) Steuern (Wegfall von Einkommenssteuer II. Kl; Reduktion der Steueransätze in einzelnen Gemeinden),
d) Beiträge an Hilfskassen (Reduktion der beitragspflichtigen Lohnsumme wegen Lohnabbau).

Für die Jahre 1922 und 1923 ergeben sich die folgenden *Betriebsausgaben und Durchschnitte* (ohne Erneuerungskosten):

	1922	1923
im ganzen	Fr. 7,448,385. 47	Fr. 6,956,694. 93
per Bahnkilometer	» 63,121. 91	» 58,955. 04
per Zugskilometer	» 6. 89	» 6. 21
Betriebskoeffizient	» 77,85 %	» 75,66 %

Rechnungsabschluss.

	1922	1923
Betriebseinahmen	Fr. 9,567,102. 76	Fr. 9,194,005. 08
Betriebsausgaben	» 7,448,385. 47	» 6,956,694. 93
Ueberschuss der Einnahmen	Fr. 2,118,717. 29	Fr. 2,237,310. 15

Die zu Lasten des Erneuerungsfonds gehenden Ausgaben, welche in den Betriebskosten nicht berücksichtigt sind, betrugen im Jahr 1922 Fr. 133,066.44 und im Jahr 1923 Fr. 93,173.59.

b. Schiffsbetrieb.

Einnahmen.

Diese verteilen sich auf die einzelnen Rechnungsrubriken wie folgt:

	1922	in %	1923	in %	Mehr- und Mindereinnahmen 1923 gegen 1922
1. Personentransport	Fr. 517,448. 03	94,65	Fr. 638,933. 24	95,34	+Fr. 121,485. 21
2. Gepäcktransport	» 2,504. 56	0,46	» 2,658. 71	0,40	+ » 154. 15
3. Tier- und Gütertransport	» 13,093. 08	2,40	» 14,048. 03	2,10	+ » 954. 95
4. Posttransport	» 4,200. —	0,77	» 4,200. —	0,62	—. —
Transporteinnahmen	Fr. 537,245. 67	98,28	Fr. 659,839. 98	98,46	+Fr. 122,594. 31
5. Verschiedene Einnahmen	» 9,434. 10	1,72	» 10,336. 40	1,54	+ » 902. 30
Total der Betriebseinnahmen	Fr. 546,679. 77	100,00	Fr. 670,176. 38	100,00	+Fr. 123,496. 61

Betrachten wir die Ergebnisse der beiden Seen für sich, so stellen sich die Zahlen pro 1922 und 1923 wie folgt:

	Thunersee	Brienzersee
Betriebseinnahmen pro 1922	Fr. 426,050. 29	Fr. 120,629. 48
» » 1923	» 511,823. 63	» 158,352. 75
Im Jahre 1923 mehr	Fr. 85,773. 34	Fr. 37,723. 27
Im Jahre 1923 weniger	» —. —	» —. —

Der internationale Touristenverkehr hat im Berichtsjahre wiederum aufsteigende Tendenz gezeigt. Insbesondere waren es die englischen Reisegesellschaften, welche zur Vermehrung der Schiffsfrequenz auf beiden Seen beigetragen haben. Immerhin sind für das Berner Oberland die Besucherzahlen der lezten Vorkriegsjahre noch bei weitem nicht erreicht. Von sehr günstigem Einflusse auf das Betriebsergebnis unserer Dampfschiffahrt war sodann die anhaltend schöne Witterung der Monate Juli und August.

Auf dem *Thunersee* wurden befördert 330,494 Personen gegen 258,814 im Jahre 1922; die Zunahme beträgt demnach 71,680 Personen oder 27,7 %. — Die Personentransporteinnahme des Thunersees hat sich vermehrt um Fr. 85,007. 24 = 20,8 %.

Verhältnismässig noch grösser ist die Verkehrszunahme auf dem *Brienzersee;* es erklärt sich dies durch die im Abschnittt IV 5 erwähnte Vermehrung der Fahrleistungen in den vier Sommermonaten. — Die Zahl der auf dem Brienzersee im Jahre 1923 beförderten Personen beträgt 159,093 gegen 109,778 im Vorjahre; die Zunahme somit 49,315 Personen = 44,9 %. — Die Personentransporteinnahme des Brienzersees hat sich vermehrt um Fr. 36,477. 97 = 33,5 %.

Eine Vergleichung der *Betriebseinnahmen* per *Schiffskilometer* der Jahre 1913 (letztes Friedensjahr), 1922 und 1923 zeigt, wenn wir 4 Motorbootkilometer = 1 Dampfschiffkilometer rechnen, folgendes Bild:

	1913	1922	1923
Zurückgelegte Schiffskilometer	289,073	82,900	86,530
Betriebseinnahmen absolut	Fr. 1,060,422. 83	Fr. 546,679. 77	Fr. 670,176. 38
» per Schiffskilometer	» 3. 66	» 6. 59	» 7. 74

Betriebsausgaben.

Dieselben stellen sich in den Hauptrubriken wie folgt:

	1922	1923	Im Jahre 1923 mehr bzw. weniger gegenüber 1922
1. Allgemeine Verwaltung . . .	Fr. 28,358. 27	Fr. 28,145. 80	— Fr. 212. 47
2. Betriebspersonal	» 203,627. 50	» 190,225. 55	— » 13,401. 95
3. Materialverbrauch für den Schiffsbetrieb	» 138,578. 15	» 134,118. 64	— » 4,459. 51
4. Unterhalt der Schiffe samt Zubehör, Stationen und Liegenschaften .	» 291,862. 40	» 247,769. 15	— » 44,093. 25
5. Verschiedene Ausgaben	» 93,856. —	» 93,189. 92	— » 666. 08
6. Ausgaben für den Betrieb des Zufahrtsgeleises Scherzligen	—. —	» 12,408. 25	+ » 12,408. 25
Total der Betriebsausgaben	Fr. 756,282. 32	Fr. 705,857. 31	— Fr. 50,425. 01

Der Personalbestand, der bei Ausbruch des Weltkrieges 203 Köpfe betragen hatte, ist im Berichtsjahre von 97 auf 92 Köpfe zurückgegangen. In letzterer Zahl sind inbegriffen 13 Ländter und Signalisten (wovon zwei lediglich für den Sommer), welche nicht ihre ganze Zeit unserer Unternehmung zu widmen haben. — Trotz der gegenüber 1913 eingetretenen Verminderung des Personals und ungeachtet des im Berichtsjahre durchgeführten Lohnabbaues stellten sich die Personalausgaben (Löhne, Nebenbezüge, Uniformierung und Einlage in die Hilfskassen, jedoch ohne Unfallversicherungsprämien) pro 1923 immer noch auf Fr. 509,261. 90 gegen Fr. 409,871. 54 im Jahre 1913. Dabei ist in ersterer Zahl nicht inbegriffen ein dem Bahnbetriebskonto belasteter Betrag von Fr. 14,646. 65 (1922 = Fr. 5519. 55) für Löhnung des temporär im Bremserdienst der Lötschberglinie beschäftigten Schiffspersonals.

Auf den Zeitpunkt der Eröffnung des neuen Aufnahmsgebäudes des Zentralbahnhofes Thun haben die S. B. B. ihr Personal aus der Bahnstation Scherzligen zurückgezogen und es der B. L. S. überlassen, für die Dienstbesorgung auf dieser, grundsätzlich nur noch dem Umschlagsverkehr mit den Schiffen dienenden Station aufzukommen. Die daherigen Kosten wie auch der Unterhalt des provisorischen Zufahrtsgeleises Thun-Scherzligen gehen zu Lasten der Dampfschiffunternehmung und sind für die Zeit vom 1. Juni bis 31. Dezember 1923 mit Fr. 12,408. 25 in der Ausgabenrubrik 6 der Betriebsrechnung verbucht.

Auf den Dampfschiffkilometer berechnet (je 4 Motorbootkilometer als 1 Dampfschiffkilometer gerechnet) stellen sich die *gesamten Betriebsausgaben* pro 1923 auf Fr. 8.15 per km (im Vorjahre Fr. 9.12).

Rechnungsabschluss.

	1920	1921	1922	1923	1923 gegen 1922
Einnahmen	Fr. 480,398. 87	Fr. 556,106. 46	Fr. 546,679. 77	Fr. 670,176. 38	+ Fr. 123,496. 61
Ausgaben	» 799,928. 37	» 818,682. 89	» 756,282. 32	» 705,857. 31	— » 50,425. 01
Defizit	Fr. 319,529. 50	Fr. 262,576. 43	Fr. 209,602. 55	Fr. 35,680. 93	— Fr. 173,921. 62

Noch ist es nicht gelungen, aus der Periode der Betriebsdefizite gänzlich herauszukommen. Allein das Ergebnis pro 1923 berechtigt zu der Erwartung, dass die Gesundung der politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse Europas dem Dampfschiffunternehmen seine Lebensfähigkeit wieder bringen wird, vorausgesetzt allerdings, dass es möglich ist, einen dem gegenwärtigen Anschluss in Scherzligen ungefähr gleichwertigen Schiffsanschluss an den neuen Zentralbahnhof Thun zu erstellen.

3. Spezialrechnungen.

a. Erneuerungsfonds.

Die Normen über die gesetzmässige Dotierung des Erneuerungsfonds für die elektrisch betriebenen Strecken Scherzligen-Brig und Spiez-Interlaken-Ost sowie die Strecke Münster-Lengnau sind mit dem Eisenbahndepartement noch nicht vereinbart; dies wird aber jedenfalls im Jahr 1924 möglich werden.

Die bezüglichen Rechnungen sind daher nur in approximativer Weise erstellt worden.

b. Nebengeschäft Dampfschiffbetrieb Thuner- und Brienzersee.

Der Ueberschuss der *Betriebsausgaben* über die Betriebseinnahmen beträgt	Fr. 35,680. 93
Ausserdem fallen zu Lasten dieses Unternehmens folgende Ausgaben:	
1. Verzinsung der Anleihen	» 31,667. 50
2. Einlage in den Erneuerungsfonds	» 50,000. —
Ungedeckter Totalbetrag	Fr. 117,348. 43

Im Jahre 1921 und 1922 wies der Dampfschiffbetrieb einen Fehlbetrag auf von Fr. 331,712. 68 bzw. Fr. 276,987. 55. Nicht berücksichtigt sind die Tilgungsquoten auf den Anleihen.

c. Kaution gegenüber dem Bund.

Hier sei erwähnt, dass der Bund Fr. 4,5 Millionen (nominale) zurückgekaufte Obligationen I. Hypothek Frutigen-Brig und Münster-Lengnau als Kaution zurückbehielt zur Sicherstellung seiner Zinsforderungen während der fünfjährigen Periode vom 1. Juli 1922 bis 30. Juni 1927, wo im Nachlassvertrag ein variabler, vom Reinertrag abhängiger Zins für die verschiedenen Anleihen (ausgenommen die II. Hypothek Frutigen-Brig) festgesetzt ist.

Soweit diese Kaution seitens des Bundes nicht beansprucht wird, ist gemäss dem vom schweizerischen Bundesgericht unterm 11. Juli 1923 genehmigten Nachlassvertrag aus den verfügbar werdenden Obligationen der Kanton Bern für zwei Jahreszinse der II. Hypothek Frutigen-Brig (vom 1. Juli 1920 bis 30. Juni 1922) im Maximalbetrag von Fr. 3,360,000. — abzufinden. Die Titel werden zum Nominalwerte angerechnet.

d. Sanierungskonto.

Ergebnis gemäss den Bestimmungen des Nachlassvertrages.

1. Differenz zwischen dem Nominalwert der von der Schweiz. Eidgenossenschaft zurückgekauften 91,759 Obligationen à Fr. 500. —	Fr. 45,879,500. —	
und dem Rückkaufspreis	» 23,643,961. 60	Fr. 22,235,538. 40
2. Herabsetzung des Nominalwertes der Aktien:		
Stammaktien von Fr. 500. — auf Fr. 250. — . .	Fr. 13,640,000. —	
Prioritätsaktien von Fr. 500. — auf Fr. 400. — .	» 7,664,000. —	» 21,304,000. —
3. Verzicht der Obligationäre auf den Zins vom II. Halbjahr 1920 bis und mit I. Halbjahr 1922 (inkl. Differenz auf den höher als 4 % verzinsbaren Obligationen pro 1915 bis 1920)		» 9,412,112. 50
4. Verzicht auf Kontokorrentzinse, Kommissionen etc.		» 671,624. 63
5. Rückbuchung von mit der Schweiz. Eidgenossenschaft in Kontokorrent verrechneten Ratazinsen		» 161,780. 75
6. Nicht verfallene Ratenzinse pro 1922, Rückbuchung		» 497,926. 25
	Total	Fr. 54,282,982. 53

Verwendung.

1. Abschreibung des Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung auf 31. Dezember 1922	Fr. 28,478,738. 62
2. Abschreibung der zu tilgenden Verwendungen auf 31. Dez. 1922	» 12,487,979. 12
3. Abschreibung der zu tilgenden Verwendungen pro 1923	» 186,726. 83
4. Abschreibung von Verzugszinsen an die Generalbauunternehmung etc.	» 278,786. 65
5. Kursverlust auf den zurückgekauften Obligationen	» 3,334,805. —
6. Reservestellung für im Jahr 1927 zu buchende Ratenzinse	» 723,474. 38
	Fr. 45,490,510. 60
7. Uebertrag auf «Spezialreserve aus getilgtem Aktienkapital»	» 8,792,471. 93
Total	Fr. 54,282,982. 53

4. Gewinn- und Verlustrechnung.

Eine Vergleichung der Ergebnisse des Jahres 1923 mit denjenigen des Vorjahres ist deshalb nicht möglich, weil in der Rechnung des Berichtsjahres nunmehr die sich aus dem Nachlassvertrage ergebenden Buchungen enthalten sind.

Wir beschränken uns deshalb darauf zu bemerken, dass in der Rechnung des Jahres 1923 die volle Verzinsung der Anleihen I. Hypothek mit einer Summe von Fr. 2,661,220. 90 enthalten ist ohne die vom Bunde als Kaution zurückbehaltenen Obligationen. Zwar beträgt der Betriebsüberschuss mit Inbegriff des Zuschusses aus dem Erneuerungsfonds nur Fr. 2,237,310. 15; indessen figuriert in den Einnahmen der Gewinn- und Verlustrechnung neben dem Ertrag aus Wertbeständen und Guthaben von Fr. 168,881. 53 eine Summe von Fr. 458,369. 78 als Nachvergütung des Bundes für Militärtransporte aus der Mobilisationszeit und aus Verschiedenem; diese Posten in Verbindung mit den uns aus dem Nachlassverfahren zur Verfügung stehenden Mitteln ermöglichen die volle Verzinsung der I. Hypotheken und die Bestreitung der übrigen in der Gewinn- und Verlustrechnung enthaltenen Ausgaben.

Die Anleihen II. Hypothek bleiben ohne Verzinsung mit Ausnahme des 42 Millionenanleihens Frutigen-Brig, für welches der Staat Bern auf Grund der übernommenen Zinsengarantie die Zinsen gegen Gutschrift bezahlt. Dabei verweisen wir auch auf Seite 32 oben dieses Berichtes betreffend die Bestimmungen des Nachlassvertrages über die «künftigen Zinse» sowie den nachfolgenden Abschnitt 5, Ziffer 7, «Verschiedenes».

5. Bilanz.

Wir haben folgende Erläuterungen anzubringen:

A. Zu den Aktivposten.

Ad 1. Die Bewegungen im «Baukonto der Bahn» sind aus den Tabellen A^1, A^2, A^3 und A^4 sowie aus der Abrechnung über die Bauverwendungen unter Abschnitt II Bahnbau ersichtlich.

Ad 2. *Unvollendete Bauobjekte.* Die Ausgaben für in Ausführung begriffene Bauarbeiten belaufen sich auf Fr. 1,137,974. 54. Darin sind inbegriffen die Umbauten im Grenchenbergtunnel mit Fr. 873,154. 33. Der Rest verteilt sich auf Sicherungsbauten und verschiedene kleinere Arbeiten.

Ad 3. Die *Verwendungen auf Nebengeschäfte* (Dampfschiffbetrieb Thuner- und Brienzersee) sind von Fr. 3,807,329. 01 Ende 1922 auf Fr. 3,811,335. 26 Ende 1923 gestiegen; die Vermehrung hängt grösstenteils zusammen mit der Hafenanlage in Thun.

Die zu *tilgenden Verwendungen*, die sich Ende letzten Jahres auf Fr. 12,487,979. 12 beliefen, sind im Sanierungsverfahren vollständig abgeschrieben worden.

Ad 4. *Wertbestände und Guthaben:*

Die Wertschriften im Betrage von Fr. 441,322. 60 in der letzten Bilanz wurden herabgesetzt auf	Fr. 90,000. —
Dazu kommen die von der Schweiz. Eidgenossenschaft als Kaution zurückbehaltenen Obligationen Frutigen-Brig I. Rang und Münster-Lengnau I. Rang, zum Kurs an der Berner Börse berechnet mit	» 1,263,695. —
Total	Fr. 1,353,695. —

Unter den verschiedenen Schuldnern sind enthalten:

Staat Bern für Obligationenzins Frutigen-Brig II. Rang	Fr. 4,099,642. 45
Mitbetriebene Bahnen, unsere Guthaben aus dem Betrieb	» 207,118. 90
» » Ersatzstücke für elektrische Lokomotiven	» 735,149. 05
Verkehrssaldi der Stationen	» 263,424. 80
Verschiedene Schuldner	» 727,729. 93
Total	Fr. 6,033,065. 13

Ad 7. *Verschiedenes:*

Hier sind die von der Schweiz. Eidgenossenschaft als Kaution für Obligationenzinse zurückbehaltenen Fr. 4,500,000. —, bestehend in Obligationen Frutigen-Brig I. Rang und Münster-Lengnau I. Rang, eingestellt.

Ferner ist hier enthalten der Zinsgarantie-Regress-Konto für vom Kanton Bern zu leistende Vorschüsse für die Verzinsung der Obligationen Frutigen-Brig II. Rang ab 1. Januar 1923 mit Fr. 1,680,000. —.

Dazu ist zu bemerken, dass der Kanton Bern gemäss Nachlassvertrag für solange auf einen Regress gegenüber der B. L. S. für seine seit 1. Januar 1923 erwachsenden Zinsforderungen verzichtet, als die Reinerträgnisse des Unternehmens nicht die *volle Verzinsung sämtlicher Anleihen* gestatten. Ueberschüsse sollen dann in erster Linie zur Amortisation dieser Zinsforderungen verwendet werden.

Beide Posten sind pro memoria aufgenommen und figurieren unter dem gleichen Titel auch in den Passiven der Bilanz.

B. Zu den Passivposten.

Ad 1. *Gesellschaftskapital.*

Gemäss Nachlassvertrag wurden für die unbezahlt gebliebenen Obligationencoupons für die Zeit vom II. Halbjahr 1915 bis und mit I. Halbjahr 1920 Prioritätsaktien I. Ranges à Fr. 500.— resp. Genusscheine à Fr. 100.— ausgegeben im Nominalbetrage von Fr. 15,487,500.—.

Das bisherige Prioritätsaktienkapital wurde in den II. Rang versetzt und durch die Herabsetzung des Nominalwertes der Aktien von Fr. 500.— auf Fr. 400.— von Fr. 38,320,000.— auf Fr. 30,656,000. — reduziert.

Das Stammaktienkapital wurde von Fr. 27,280,000. — auf Fr. 13,640,000. — abgeschrieben durch Herabsetzung des Nominalwertes der Aktien von Fr. 500. — auf Fr. 250. —.

Ad 2. *Feste Anleihen.*

Das neue 5 % Elektrifikations-Anleihen für die Strecke Spiez-Bönigen im Betrage von	Fr. 4,570,000. —
wurde je zur Hälfte von der Schweiz. Eidgenossenschaft und dem Kanton Bern übernommen. Die bereits im Jahre 1923 vorzunehmenden Amortisationen betragen	» 45,985. 60
so dass dieses Anleihen noch mit	Fr. 4,524,014. 40

zu Buch steht.

Die bisher zur Rückzahlung ausgelosten, aber noch nicht zurückbezahlten Obligationen waren in den frühern Jahresrechnungen unter dem Titel «Schwebende Schulden, Verfallene Titel und Coupons» aufgeführt. Gemäss den Bestimmungen des Nachlassvertrages werden diese Kapitalrückzahlungen bis zum zweiten Zinstermin des Jahres 1932 gestundet.

Es betrifft dies folgende Titel:

Obligationen	Frutigen-Brig I. Rang à 5 %	Fr. 636,500. —	
»	» » I. » » 4 %	» 510,000. —	Fr. 1,146,500. —
»	Münster-Lengnau I. Rang à 5 % . . .	Fr. 102,000. —	
»	» » I. » » 4 % . . .	» 48,500. —	» 150,500. —
»	Spiez-Frutigen I. Rang à 4 % . . .		» 86,000. —
»	Dampfschiffunternehmung à 4¼ % . .	Fr. 375,000. —	
»	» » 4 %. . .	» 18,000. —	» 393,000. —
		Total	Fr. 1,776,000. —

Hierin sind inbegriffen die im Jahr 1923 vorgenommenen Auslosungen mit Fr. 476,000.—.

Obige Beträge sind wieder den betreffenden Anleihen zugeschrieben worden, welche dadurch auf die ursprüngliche Höhe resp. auf den effektiv noch im Umlauf sich befindenden Betrag gebracht werden.

Ad 6. *Schwebende Schulden.*

a. Die noch nicht eingelösten verfallenen Titel und Coupons setzen sich wie folgt zusammen:

	Titel:	Coupons:
Obligationen-Anleihen Scherzligen-Bönigen I. Hyp. Elektrifikation	Fr. 22,850. —	Fr. 114,250. —
» » Frutigen-Brig I. Hyp. . .		» 1,497,636. 60
» » Spiez-Frutigen I. Hyp. . .		» 32,000. —
» » Scherzligen-Bönigen I. Hyp.		» 193,098. 80
» » Münster-Lengnau I. Hyp. .		» 1,289,537. 60
» » Frutigen-Brig II. Hyp. . .		» 165,491. 84
» » Spiez-Frutigen II. Hyp. . .		» — . —
» » Scherzligen-Bönigen II. Hyp.		» — . —
» » Dampfschiff Thuner- und Brienzersee		» 32,446. 30
Prioritätsaktien-Coupons II. Rang		» 37,860. —
Coupons		Fr. 3,362,321. 14
Titel	Fr. 22,850. —	» 22,850. —
Total verfallene Titel und Coupons		Fr. 3,385,171. 14

b. Die in der letztjährigen Bilanz aufgeführten nicht verfallenen Ratenzinse von Fr. 497,926. 25 bilden nun einen Bestandteil der unter den Spezialfonds enthaltenen Reserve für Ratenzinse pro 1927.

c. Das Guthaben der Unterstützungskassen verteilt sich auf die Pensions- und Hilfskasse mit . . . . Fr. 47,902. 96
und die Kranken- und Hilfskasse mit . . . . » 718. 35

Fr. 48,621. 31

d. Der Posten «Verschiedene Gläubiger» umfasst:

Schuld an die Kantonalbank von Bern für elektrische Lokomotiven .	Fr.	218,633. —
und für Ersatzstücke für elektrische Lokomotiven	»	700,000. —
Schuld an den Kanton Bern für die Elektrifikation der Linie Spiez-Bönigen	»	109,039. 50
Schuld an die Schweiz. Eidgenossenschaft für Vorschüsse für den Umbau des Bahnhofes Interlaken-West	»	701,796. 80
Schuld an mitbetriebene Bahnen	»	468,250. 80
Schuld an fremde Transportanstalten	»	1,400,163. 16
Diverse	»	162,023. 20
	Fr.	3,759,906. 46

Ad 7. Unter «Spezialfonds» sind nebst den Erneuerungsfonds eingestellt die Reserve für im Jahre 1927 zu buchende nicht verfallene Ratenzinse mit Fr. 723,474. 38, worin der vorstehend erwähnte Posten der letztjährigen Bilanz «Nicht verfallene Ratenzinse» im Betrage von Fr. 497,926. 25 inbegriffen ist.

Ferner figuriert hier unter der Bezeichnung «Spezialreserve aus getilgtem Aktienkapital» der Saldo des Sanierungskonto mit Fr. 8,214,793. 53.

Ad 8. *Verschiedenes:*

Hier sind die unter Ziffer 7 vorstehend erwähnten Aktivposten gleichlautend in den Passiven eingestellt.

VI. Antrag an die Generalversammlung der Aktionäre.

Wir beehren uns, Ihnen zu beantragen:

Es seien der Geschäftsbericht sowie die Rechnungen und Bilanz des Jahres 1923 zu genehmigen unter Entlastung der Gesellschaftsbehörden.

Bern, den 2. Juni 1924.

Der Direktor:
Kunz.

Namens des Verwaltungsrates,
Der Präsident:
Lohner.
Der Protokollführer:
Stauffer.

VII. Bericht der Kontrollstelle.

Die Unterzeichneten haben die Jahresrechnung sowie Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung der Berner Alpenbahn-Gesellschaft B. L. S. pro 1923 geprüft und solche in vollständiger Uebereinstimmung mit den Bucheintragungen befunden. — Sie empfehlen solche der Generalversammlung zur Genehmigung unter Dechargeerteilung an die Verwaltungsorgane.

Bern, den 5. Juni 1924.

Römer.
Ott.
Bäschlin.

Berner Alpenbahn-Gesellschaft

Bern-Lötschberg-Simplon.

VIII.

Rechnungen und Bilanz für 1923.

A[1]. Baurechnung für die Linie Frutigen-Brig.

	Stand am 31. Dez. 1922		Ausgaben im Jahr 1923		Rückerstattungen im Jahr 1923		Stand am 31. Dez. 1923	
I. Allgemeine Kosten	**16,683,386**	**95**	**1,422**	**90**	**741,248**	**—**	**15,943,561**	**95**
a. Verwaltung und Bauleitung	*3,412,856*	*31*	*1,422*	*90*	*71,644*	*—*	*3,342,635*	*21*
1. Gehalte, Taggelder und Reiseauslagen . . .	2,734,697	40	1,240	05	71,644	—	2,664,293	45
2. Bureau- und Materialkosten	175,178	71	182	85	—	—	175,361	56
3. Mobiliar, Instrumente und Messgeräte . . .	55,291	09	—	—	—	—	55,291	09
4. Miete und Unterhalt der Lokale	163,757	45	—	—	—	—	163,757	45
5. Allgemeine Rechtskosten und Gutachten . .	180,489	40	—	—	—	—	180,489	40
6. Verschiedenes	103,442	26	—	—	—	—	103,442	26
b. Verzinsung des Baukapitals	*13,270,530*	*64*	—	—	*669,604*	—	*12,600,926*	*64*
1. Aktienzinse	7,382,026	17	—	—	669,604	—	6,712,422	17
2. Obligationenzinse	5,787,412	04	—	—	—	—	5,787,412	04
3. Sonstige Zinse und Unkosten	101,092	43	—	—	—	—	101,092	43
II. Bahnanlage und feste Einrichtungen	**109,647,058**	**68**	**2,628,129**	**01**	**114,298**	**70**	**112,160,888**	**99**
a. Erwerb von Grund und Rechten	*2,118,090*	*78*	*6,524*	*65*	*3,914*	*—*	*2,120,701*	*43*
1. Gehalte, Reise-, Schätzungs- und Gerichtskosten	152,287	75	2,608	90	—	—	154,896	65
2. Entschädigungen aller Art	1,878,185	11	3,581	—	3,914	—	1,877,852	11
3. Katasterpläne und Vermarkung	79,934	90	298	55	—	—	80,233	45
4. Verschiedenes	7,683	02	36	20	—	—	7,719	22
b. Unterbau	*95,768,936*	*50*	*2,559,819*	*21*	*16,413*	*93*	*98,312,341*	*78*
1. Erdarbeiten, Mauern, Anpflanzungen, Entwässerungen etc.	13,997,338	16	2,507,516	16	13	44	16,504,840	88
2. Tunnels und Galerien	71,081,839	61	9,631	95	3,769	11	71,087,702	45
3. Brücken, Viadukte und Durchlässe	5,882,238	47	—	—	—	—	5,882,238	47
4. Bettung und Beschotterung der Geleise . .	700,093	44	314	10	—	—	700,407	54
5. Einbettung von Strassen, Wegen u. Vorplätzen	266,528	60	—	—	—	—	266,528	60
6. Fluss- und Uferbauten, Bergverbauungen . .	2,744,776	15	42,291	30	12,631	38	2,774,436	07
7. Verschiedenes	1,096,122	07	65	70	—	—	1,096,187	77
c. Oberbau	*4,897,696*	*79*	*49,859*	*20*	—	—	*4,947,555*	*99*
1. Schienenunterlagen (Schwellen der Geleise und der Weichen etc.)	1,209,831	55	102	50	—	—	1,209,934	05
2. Schienen und deren Befestigungsmittel . . .	3,014,146	69	—	—	—	—	3,014,146	69
3. Weichen, Drehscheiben und Schiebebühnen (auch Geleisekreuzungen und Geleiseabschlüsse, sowie die Fundamente)	218,554	02	—	—	—	—	218,554	02
4. Legen des Oberbaues	449,604	11	49,756	70	—	—	499,360	81
5. Verschiedenes	5,560	42	—	—	—	—	5,560	42

	Stand am 31. Dez. 1922		Ausgaben im Jahr 1923		Rückerstattungen im Jahr 1923		Stand am 31. Dez. 1923	
d. Hochbau und mechanische Einrichtungen	*3,811,961*	*21*	*11,405*	*45*	*93,970*	*77*	*3,729,395*	*89*
1. Verwaltungsgebäude und Wohnhäuser	1,595,319	55	—	—	93,862	95	1,501,456	60
2. Gebäude für den allgemeinen Betriebsdienst	1,845,151	30	10,405	45	107	82	1,855,448	93
3. Beleuchtungsanlagen im Freien	162,322	81	—	—	—	—	162,322	81
4. Wasserversorgung und Reinigungsanlagen im Freien	156,307	40	1,000	—	—	—	157,307	40
5. Hebekrahnen, Brückenwagen und Ladeprofil der Stationen	44,960	10	—	—	—	—	44,960	10
6. Maschinen und mechanische Einrichtungen der Werkstätten (ausgeschlossen die Werkstätten als Hilfsbetriebe)	5,340	05	—	—	—	—	5,340	05
7. Verschiedenes	2,560	—	—	—	—	—	2,560	—
e. Einrichtungen für die elektrische Zugsförderung	*1,649,994*	*68*	*490*	*50*	—	—	*1,650,485*	*18*
1. Gebäude für den elektrischen Betrieb	56,341	07	—	—	—	—	56,341	07
2. Ausrüstung der Unterwerke und Schaltposten	90,393	89	—	—	—	—	90,393	89
3. Leitungen über dem Bahnkörper	1,301,268	62	490	50	—	—	1,301,759	12
4. Kontaktschiene	—	—	—	—	—	—	—	—
5. Schienenverbinder	—	—	—	—	—	—	—	—
6. Speise-, Rück- und Uebertragungsleitungen	25,164	—	—	—	—	—	25,164	—
7. *a)* Kosten des Probebetriebes	75,075	45	—	—	—	—	75,075	45
b) Verschiedenes	101,751	65	—	—	—	—	101,751	65
f. Telegraph, Signale und Sicherungsanlagen	*1,400,378*	*72*	*30*	—	—	—	*1,400,408*	*72*
1. Telegraphen- und Telephonleitungen	533,058	34	—	—	—	—	533,058	34
2. Signal- und Sicherungsanlagen	715,662	13	30	—	—	—	715,692	13
3. Orientierungs- und Ordnungszeichen	8,360	81	—	—	—	—	8,360	81
4. Einfriedigung und Wegschranken	143,246	79	—	—	—	—	143,246	79
5. Verschiedenes	50	65	—	—	—	—	50	65
III. Rollmaterial	**5,561,956**	**90**	—	—	—	—	**5,561,956**	**90**
1. Dampf-Lokomotiven und Tender	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Elektrische Lokomotiven	2,793,723	75	—	—	—	—	2,793,723	75
3. Motor-Personenwagen	—	—	—	—	—	—	—	—
4. Personenwagen	1,753,663	26	—	—	—	—	1,753,663	26
5. Gepäckwagen	204,652	59	—	—	—	—	204,652	59
6. Güterwagen	583,839	50	—	—	—	—	583,839	50
7. Dienstwagen (auch Heizwagen)	226,077	80	—	—	—	—	226,077	80
IV. Mobiliar und Gerätschaften	**399,093**	**11**	**7,545**	**40**	**1,959**	**95**	**404,678**	**56**
1. Für die allgemeine Verwaltung	14,822	51	5,742	45	60	—	20,504	96
2. Für den Unterhalt und die Bewachung der Bahn	183,215	93	205	40	266	50	183,154	83
3. Für den Stationsdienst und die Zugsbegleitung	39,198	76	44	—	* 1,633	45	37,609	31
4. Für den Fahr- und Werkstättedienst	161,855	91	* 1,553	55	—	—	163,409	46
	132,291,495	**64**	**2,637,097**	**31**	**857,506**	**65**	**134,071,086**	**30**
Abzüglich: Bundessubvention	6,000,000	—	—	—	—	—	6,000,000	—
Gesamt-Total	**126,291,495**	**64**	***2,637,097**	**31**	*** 857,506**	**65**	**128,071,086**	**30**

* Inklusive Fr. 855. 45. Uebertrag innerhalb der Rubriken der Baurechnung.

A². Baurechnung für die Linie Spiez-Frutigen.

	Stand am 31. Dez. 1922		Ausgaben im Jahr 1923		Rückerstattungen im Jahr 1923		Stand am 31. Dez. 1923	
I. Allgemeine Kosten	**518,177**	**04**	—	—	—	—	**518,177**	**04**
a. Verwaltung und Bauleitung	*276,053*	*55*	—	—	—	—	*276,053*	*55*
1. Gehalte, Taggelder und Reiseauslagen	247,581	09	—	—	—	—	247,581	09
2. Bureau- und Materialkosten	11,259	14	—	—	—	—	11,259	14
3. Mobiliar, Instrumente und Messgeräte	1,542	70	—	—	—	—	1,542	70
4. Miete und Unterhalt der Lokale	3,519	30	—	—	—	—	3,519	30
5. Allgemeine Rechtskosten und Gutachten	510	03	—	—	—	—	510	03
6. Verschiedenes	11,641	29	—	—	—	—	11,641	29
b. Verzinsung des Baukapitals	*242,123*	*49*	—	—	—	—	*242,123*	*49*
1. Aktienzinse	72,523	67	—	—	—	—	72,523	67
2. Obligationenzinse	168,028	27	—	—	—	—	168,028	27
3. Sonstige Zinse und Unkosten	1,571	55	—	—	—	—	1,571	55
II. Bahnanlage und feste Einrichtungen	**5,577,074**	**44**	**2,265**	**50**	**21,349**	**24**	**5,557,990**	**70**
a. Erwerb von Grund und Rechten	*494,210*	*64*	—	—	*4,146*	*70*	*490,063*	*94*
1. Gehalte, Reise-, Schätzungs- und Gerichtskosten	14,194	65	—	—	—	—	14,194	65
2. Entschädigungen aller Art	466,716	67	—	—	4,146	70	462,569	97
3. Katasterpläne und Vermarkung	6,942	60	—	—	—	—	6,942	60
4. Verschiedenes	6,356	72	—	—	—	—	6,356	72
b. Unterbau	*2,720,585*	*80*	—	—	*17,200*	—	*2,703,385*	*80*
1. Erdarbeiten, Mauern, Anpflanzungen, Entwässerungen etc.	597,067	11	—	—	—	—	597,067	11
2. Tunnels und Galerien	810,705	72	—	—	—	—	810,705	72
3. Brücken, Viadukte und Durchlässe	335,867	76	—	—	—	—	335,867	76
4. Bettung und Beschotterung der Geleise	103,883	48	—	—	—	—	103,883	48
5. Einbettung von Strassen, Wegen und Vorplätzen	83,036	46	—	—	—	—	83,036	46
6. Fluss- und Uferbauten und Bergverbauungen	789,562	48	—	—	17,200	—	772,362	48
7. Verschiedenes	462	79	—	—	—	—	462	79
c. Oberbau	*866,793*	*69*	—	—	—	—	*866,793*	*69*
1. Schienenunterlagen (Schwellen der Geleise und der Weichen etc.)	228,221	12	—	—	—	—	228,221	12
2. Schienen und deren Befestigungsmittel	423,268	49	—	—	—	—	423,268	49
3. Weichen, Drehscheiben und Schiebebühnen (auch Geleisekreuzungen und Geleiseabschlüsse, sowie die Fundamente)	162,291	56	—	—	—	—	162,291	56
4. Legen des Oberbaues	47,812	32	—	—	—	—	47,812	32
5. Verschiedenes	5,200	20	—	—	—	—	5,200	20

	Stand am 31. Dez. 1922		Ausgaben im Jahr 1923		Rückerstattungen im Jahr 1923		Stand am 31. Dez. 1923	
d. Hochbau und mechanische Einrichtungen . . .	*882,299*	*65*	*2,265*	*50*	*2*	*54*	*884,562*	*61*
1. Verwaltungsgebäude und Wohnhäuser . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Gebäude für den allgemeinen Betriebsdienst .	693,601	39	2,265	50	2	54	695,864	35
3. Beleuchtungsanlagen im Freien	8,325	62	—	—	—	—	8,325	62
4. Wasserversorgung und Reinigungsanlagen im Freien	34,845	25	—	—	—	—	34,845	25
5. Hebekrahnen, Brückenwagen und Ladeprofil der Stationen	7,758	98	—	—	—	—	7,758	98
6. Maschinen und mechanische Einrichtungen der Werkstätten (ausgeschlossen die Werkstätten als Hilfsbetriebe)	137,508	26	—	—	—	—	137,508	26
7. Verschiedenes	260	15	—	—	—	—	260	15
e. Einrichtungen für die elektrische Zugsförderung .	*446,178*	*32*	—	—	—	—	*446,178*	*32*
1. Gebäude für den elektrischen Betrieb . . .	25,297	45	—	—	—	—	25,297	45
2. Ausrüstung der Unterwerke und Schaltposten	39,468	40	—	—	—	—	39,468	40
3. Leitungen über dem Bahnkörper	363,803	14	—	—	—	—	363,803	14
4. Kontaktschiene	—	—	—	—	—	—	—	—
5. Schienenverbinder	—	—	—	—	—	—	—	—
6. Speise-, Rück- und Uebertragungsleitungen .	—	—	—	—	—	—	—	—
7. Kosten des Probebetriebes und Verschiedenes	17,609	33	—	—	—	—	17,609	33
f. Telegraph, Signale und Sicherungsanlagen . . .	*167,006*	*34*	—	—	—	—	*167,006*	*34*
1. Telegraphen- und Telephonleitungen . . .	43,874	46	—	—	—	—	43,874	46
2. Signal- und Sicherungsanlagen	84,792	54	—	—	—	—	84,792	54
3. Orientierungs- und Ordnungszeichen . . .	5,033	20	—	—	—	—	5,033	20
4. Einfriedigung und Wegschranken	32,691	94	—	—	—	—	32,691	94
5. Verschiedenes	614	20	—	—	—	—	614	20
III. Rollmaterial	**816,631**	**99**	—	—	—	—	**816,631**	**99**
1. Dampf-Lokomotiven und Tender	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Elektrische Lokomotiven	190,433	22	—	—	—	—	190,433	22
3. Motor-Personenwagen	298,314	14	—	—	—	—	298,314	14
4. Personenwagen	190,550	68	—	—	—	—	190,550	68
5. Gepäckwagen	18,223	95	—	—	—	—	18,223	95
6. Güterwagen	115,410	—	—	—	—	—	115,410	—
7. Dienstwagen (auch Heizwagen)	3,700	—	—	—	—	—	3,700	—
IV. Mobiliar und Gerätschaften . .	**109,114**	**85**	**560**	**80**	**30**	—	**109,645**	**65**
1. Für die allgemeine Verwaltung	227	50	—	—	—	—	227	50
2. Für den Unterhalt und die Bewachung der Bahn	11,191	92	—	—	—	—	11,191	92
3. Für den Stationsdienst und die Zugsbegleitung	18,967	57	—	—	—	—	18,967	57
4. Für den Fahr- und Werkstättedienst . . .	78,727	86	560	80	30	—	79,258	66
Gesamt-Total	**7,020,998**	**32**	**2,826**	**30**	**21,379**	**24**	**7,002,445**	**38**

A[3]. Baurechnung für die Linie Scherzligen-Bönigen.

	Stand am 31. Dez. 1922		Ausgaben im Jahr 1923		Rückerstattungen im Jahr 1923		Stand am 31. Dez. 1923	
I. Allgemeine Kosten	**1,160,759**	**74**	**334,059**	**76**	**28,440**	**04**	**1,466,379**	**46**
a. Verwaltung und Bauleitung	620,244	26	149,103	80	21,734	70	747,613	36
b. Verzinsung des Baukapitals	540,515	48	184,955	96	6,705	34	718,766	10
II. Bahnanlage und feste Einrichtungen	**14,678,519**	**84**	**2,284,023**	**14**	**714,400**	**20**	**16,248,142**	**78**
a. Erwerb von Grund und Rechten	1,948,424	99	234,004	80	13,917	70	2,168,512	09
b. Unterbau	6,090,415	20	386,637	06	69,095	47	6,407,956	79
c. Oberbau	2,111,736	44	398,103	35	91,986	94	2,417,852	85
d. Hochbau und mechanische Einrichtungen	1,524,179	—	1,155,491	97	530,010	90	2,149,660	07
e. Einrichtungen für die elektrische Zugsförderung	1,900,277	16	38,379	70	3,153	05	1,935,503	81
f. Telegraph, Signale und Sicherungsanlagen	1,103,487	05	71,406	26	* 6,236	14	1,168,657	17
III. Rollmaterial	**2,261,554**	**32**	**1,942,382**	**70**	**764**	**40**	**4,203,172**	**62**
1. Dampf-Lokomotiven und Tender	504,246	53	—	—	—	—	504,246	53
2. Elektrische Lokomotiven	—	—	1,942,382	70	764	40	1,941,618	30
3. Motor-Personenwagen	—	—	—	—	—	—	—	—
4. Personenwagen	1,041,011	84	—	—	—	—	1,041,011	84
5. Gepäckwagen	241,093	95	—	—	—	—	241,093	95
6. Güterwagen	424,804	70	—	—	—	—	424,804	70
7. Dienstwagen	50,397	30	—	—	—	—	50,397	30
IV. Mobiliar und Gerätschaften	**203,501**	**75**	*** 3,061**	**80**	**2,932**	**60**	**203,630**	**95**
V. Hilfsbetriebe	**741,307**	**71**	**6,155**	**40**	**570**	—	**746,893**	**11**
a. Werkstätten: feste Einrichtungen	657,396	06	—	—	—	—	657,396	06
Mobiliar und Gerätschaften	83,911	65	6,155	40	570	—	89,497	05
Total	**19,045,643**	**36**	***4,569,682**	**80**	*** 747,107**	**24**	**22,868,218**	**92**

* inkl. Fr. 2599. — Uebertrag innerhalb der Rubriken der Baurechnung.

A[4]. Baurechnung für die Linie Münster-Lengnau.

	Stand am 31. Dez. 1922		Ausgaben im Jahr 1923		Rückerstattungen im Jahr 1923		Stand am 31. Dez. 1923	
I. Allgemeine Kosten	**1,274,149**	**52**	—	—	**10,042**	—	**1,264,107**	**52**
a. Verwaltung und Bauleitung	*638,811*	*28*	—	—	*1,342*	—	*637,469*	*28*
1. Gehalte, Taggelder und Reiseauslagen . . .	548,079	67	—	—	1,342	—	546,737	67
2. Bureau- und Materialkosten	37,100	46	—	—	—	—	37,100	46
3. Mobiliar, Instrumente und Messgeräte . . .	5,048	23	—	—	—	—	5,048	23
4. Miete und Unterhalt der Lokale	10,313	69	—	—	—	—	10,313	69
5. Allgemeine Rechtskosten und Gutachten . .	27,806	90	—	—	—	—	27,806	90
6. Verschiedenes	10,462	33	—	—	—	—	10,462	33
b. Verzinsung des Baukapitals	*635,338*	*24*	—	—	*8,700*	—	*626,638*	*24*
1. Aktienzinse	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Obligationenzinse	626,164	44	—	—	8,700	—	617,464	44
3. Sonstige Zinse und Unkosten	9,173	80	—	—	—	—	9,173	80
II. Bahnanlage und feste Einrichtungen	**22,756,003**	**37**	**992**	**40**	—	—	**22,756,995**	**77**
a. Erwerb von Grund und Rechten	*1,161,233*	*61*	—	—	—	—	*1,161,233*	*61*
1. Gehalte, Reise-, Schätzungs- und Gerichtskosten	70,246	73	—	—	—	—	70,246	73
2. Entschädigungen aller Art	1,081,004	93	—	—	—	—	1,081,004	93
3. Katasterpläne und Vermarkung	8,308	65	—	—	—	—	8,308	65
4. Verschiedenes	1,673	30	—	—	—	—	1,673	30
b. Unterbau	*20,290,990*	*97*	—	—	—	—	*20,290,990*	*97*
1. Erdarbeiten, Mauern, Anpflanzungen, Entwässerungen etc.	1,149,045	15	—	—	—	—	1,149,045	15
2. Tunnels und Galerien	17,004,097	46	—	—	—	—	17,004,097	46
3. Brücken, Viadukte und Durchlässe	1,085,119	05	—	—	—	—	1,085,119	05
4. Bettung und Beschotterung der Geleise . .	178,977	46	—	—	—	—	178,977	46
5. Einbettung von Strassen, Wegen und Vorplätzen	109,656	45	—	—	—	—	109,656	45
6. Fluss- und Uferbauten und Bergverbauungen .	76,040	05	—	—	—	—	76,040	05
7. Verschiedenes	688,055	35	—	—	—	—	688,055	35
c. Oberbau	*675,619*	*65*	—	—	—	—	*675,619*	*65*
1. Schienenunterlagen (Schwellen der Geleise und der Weichen etc.)	222,637	36	—	—	—	—	222,637	36
2. Schienen und deren Befestigungsmittel . .	318,675	—	—	—	—	—	318,675	—
3. Weichen, Drehscheiben und Schiebebühnen (auch Geleisekreuzungen und Geleiseabschlüsse, sowie die Fundamente)	50,205	25	—	—	—	—	50,205	25
4. Legen des Oberbaues	76,885	69	—	—	—	—	76,885	69
5. Verschiedenes	7,216	35	—	—	—	—	7,216	35

	Stand am 31. Dez. 1922		Ausgaben im Jahr 1923		Rückerstattungen im Jahr 1923		Stand am 31. Dez. 1923	
d. Hochbau und mechanische Einrichtungen	*322,854*	*52*	*992*	*40*	—	—	*323,846*	*92*
1. Verwaltungsgebäude und Wohnhäuser	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Gebäude für den allgemeinen Betriebsdienst	283,705	46	992	40	—	—	284,697	86
3. Beleuchtungsanlagen im Freien	2,511	35	—	—	—	—	2,511	35
4. Wasserversorgung und Reinigungsanlagen im Freien	11,711	01	—	—	—	—	11,711	01
5. Hebekranen, Brückenwagen und Ladeprofile der Stationen	17,100	30	—	—	—	—	17,100	30
6. Maschinen und mechanische Einrichtungen der Werkstätten (ausgeschlossen die Werkstätten als Hilfsbetriebe)	—	—	—	—	—	—	—	—
7. Verschiedenes	7,826	40	—	—	—	—	7,826	40
e. Einrichtungen für die elektrische Zugsförderung	—	—	—	—	—	—	—	—
1. Gebäude für den elektrischen Betrieb	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Ausrüstung der Unterwerke und Schaltposten	—	—	—	—	—	—	—	—
3. Leitungen über dem Bahnkörper	—	—	—	—	—	—	—	—
4. Kontaktschiene	—	—	—	—	—	—	—	—
5. Schienenverbinder	—	—	—	—	—	—	—	—
6. Speise-, Rück- und Uebertragungsleitungen	—	—	—	—	—	—	—	—
7. Kosten des Probebetriebes und Verschiedenes	—	—	—	—	—	—	—	—
f. Telegraph, Signale und Sicherungsanlagen	*305,304*	*62*	—	—	—	—	*305,304*	*62*
1. Telegraphen- und Telephonleitungen	65,811	90	—	—	—	—	65,811	90
2. Signal- und Sicherungsanlagen	214,663	82	—	—	—	—	214,663	82
3. Orientierungs- und Ordnungszeichen	1,969	35	—	—	—	—	1,969	35
4. Einfriedigung und Wegschranken	20,759	55	—	—	—	—	20,759	55
5. Verschiedenes	2,100	—	—	—	—	—	2,100	—
III. Rollmaterial	**3,700**	—	—	—	—	—	**3,700**	—
1. Dampf-Lokomotiven und Tender	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Elektrische Lokomotiven	—	—	—	—	—	—	—	—
3. Motor-Personenwagen	—	—	—	—	—	—	—	—
4. Personenwagen	—	—	—	—	—	—	—	—
5. Gepäckwagen	—	—	—	—	—	—	—	—
6. Güterwagen	—	—	—	—	—	—	—	—
7. Dienstwagen (auch Heizwagen)	3,700	—	—	—	—	—	3,700	—
IV. Mobiliar und Gerätschaften	**21,845**	**55**	**365**	—	—	—	**22,210**	**55**
1. Für die allgemeine Verwaltung	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Für den Unterhalt und die Bewachung der Bahn	15,571	80	—	—	—	—	15,571	80
3. Für den Stationsdienst und die Zugsbegleitung	6,273	75	365	—	—	—	6,638	75
4. Für den Fahr- und Werkstättedienst	—	—	—	—	—	—	—	—

	Stand am 31. Dez. 1922		Ausgaben im Jahr 1923		Rückerstattungen im Jahr 1923		Stand am 31. Dez. 1923	
V. Hilfsbetriebe: Kraftwerk Grenchen	**246,015**	**75**	**46**	**10**	—	—	**246,061**	**85**
I. Allgemeine Kosten	**10,000**	—	—	—	—	—	**10,000**	—
a. Verwaltung und Bauleitung	10,000	—	—	—	—	—	10,000	—
b. Verzinsung des Baukapitals	—	—	—	—	—	—	—	—
II. Anlage des Werkes	**234,901**	**45**	—	—	—	—	**234,901**	**45**
a. Erwerb von Grund und Boden	*5,706*	*80*	—	—	—	—	*5,706*	*80*
1. Gehalte, Reise-, Schätzungs- und Gerichtskosten	644	10	—	—	—	—	644	10
2. Konzessionen und Rechte	884	60	—	—	—	—	884	60
3. Aenderungen an Nachbaranlagen, Schutzbauten in fremdem Gebiet	—	—	—	—	—	—	—	—
4. Grundstücke, Anlagen, Pflanzungen	4,178	10	—	—	—	—	4,178	10
b. Strassen, Brücken, Verbauungen auf eigenem Gebiet	*1,312*	—	—	—	—	—	*1,312*	—
c. Wasserleitungsanlagen (Staudämme, Wasserfassungen, Kanäle und Stollen, Druckleitungen [bis zum Abschluss vor den Turbinen], Schleusen, Fallen und mechan. Betätigungsvorrichtungen	*161,589*	*55*	—	—	—	—	*161,589*	*55*
d. Gebäude für den Betrieb (Maschinenhäuser, Wärterhäuser, Verwaltungsgebäude) *samt fester Ausstattung*	*22,636*	*95*	—	—	—	—	*22,636*	*95*
e. Wasserturbinen samt Zubehör	*9,483*	*10*	—	—	—	—	*9,483*	*10*
f. Andere Kraftmaschinen samt Zubehör	—	—	—	—	—	—	—	—
g. Elektrische Maschinen, Umformer und Kraftspeicher	*18,346*	*20*	—	—	—	—	*18,346*	*20*
h. Apparate und innere Leitungsanlage (samt elektrischer Beleuchtung und Werkstättenantrieb)	*15,694*	*75*	—	—	—	—	*15,694*	*75*
i. Verschiedenes	*132*	*10*	—	—	—	—	*132*	*10*
III. Mobiliar und Gerätschaften	**1,114**	**30**	**46**	**10**	—	—	**1,160**	**40**
Gesamt-Total	**24,301,714**	**19**	**1,403**	**50**	**10,042**	—	**24,293,075**	**69**

B. Betriebsrechnung.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Betriebseinnahmen.						
I. Aus dem Personenverkehr . . .			3,446,623	97		
II. Aus dem Gepäck-, Tier- und Güterverkehr.						
1. Vom Gepäck	267,059	08				
2. Von Tieren	194,685	61				
3. Von Gütern	4,713,712	09	5,175,456	78		
III. Aus dem Postverkehr.						
1. Für Poststücke über 5 kg	140,886	80				
2. Zuschuss für Poststücke, Personal und Postwagen	—	—				
3. Für besondere Dienstleistungen	—	—	140,886	80	8,762,967	55
IV. Verschiedene Einnahmen.						
A. Pacht- und Mietzinse.						
1. Für Bahnhöfe und Bahnstrecken	1,682	75				
2. Für Rollmaterial	141,232	05				
3. Für Gebäude, Lokale, Grundstücke u. dgl. . .	86,724	65	229,639	45		
B. Rohertrag von Hilfsbetrieben. (Werkstätte Bönigen und Kraftwerk Grenchen) .			184,495	29		
C. Verschiedenes			16,902	79	431,037	53
Total der Betriebseinnahmen					9,194,005	08

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Betriebsausgaben.						
I. Allgemeine Verwaltung.						
A. Personalkosten.						
1. *a.* Verwaltungsbehörden (Aktionärversammlung, Rechnungsrevisoren, Verwaltungsrat, Direktion) . . . . Fr. 17,353. 40						
b. Betriebsleitung . . . . » 9,091. 32	26,444	72				
2. Sekretariat, Kanzlei und Nebendienste	35,947	45				
3. Buchhaltung und Hauptkasse	29,336	45				
4. Einnahmenkontrolle und statistisches Bureau . .	152,729	15				
5. Tarif- und Frachtreklamationsbureau	61,573	25				
6. Telegraphisten der Zentralverwaltung	7,710	10				
7. Abwartpersonal der Zentralverwaltung	14,579	85	328,320	97		
B. Nebenkosten.						
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Porti etc. . . .	17,843	54				
2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Diensträume	7,250	75				
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars. . . .	1,001	95				
4. Verschiedenes	7,832	—	33,928	24	362,249	21
II. Unterhalt und Bewachung der Bahn.						
A. Personalkosten.						
1. Bahningenieure und deren Hilfspersonal . . .	62,168	65				
2. Bahnmeister und Gehilfen	49,327	20				
3. Bahnwärter, Schrankenwärter und Stellvertreter . .	156,470	42				
4. Wärtervorstände und Weichenwärter	23,319	50				
	291,285	77				
Gemeinschaftskosten Thun, Interlaken-Ost, Brig, Münster und Lengnau	4,417	15	295,702	92		
B. Nebenkosten.						
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Porti etc. . . .	3,718	37				
2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Diensträume	1,595	90				
3. Beleuchtung der Bahn	3,961	40				
4. Ergänzung und Unterhalt des Inventars. . . .	11,091	—				
5. Verschiedenes	9,489	75				
	29,856	42				
Gemeinschaftskosten Thun, Brig, Münster und Lengnau	1,226	50	31,082	92		
C. Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen.						
a. Unterhalt der Bahnanlagen.						
1. Unterbau	189,507	83				
2. Oberbau	152,428	43				
3. Hochbau und mechanische Einrichtungen . . .	32,952	40				
4. Telegraph, Signale und Sicherungsanlagen . . .	57,265	60				
5. Räumung der Bahn von Schnee und Eis . . .	22,186	65				
Uebertrag	454,340	91	326,785	84	362,249	21

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Uebertrag	454,340	91	326,785	84	362,249	21
b. Erneuerung des Oberbaues	91,611	59				
	545,952	50				
Gemeinschaftskosten Thun, Scherzligen, Interlaken-Ost, Brig, Münster und Lengnau	49,542	58	595,495	08	922,280	92
III. Stationsdienst und Zugsbegleitung.						
A. Personalkosten.						
1. Leitung des Stations- und Zugsdienstes	59,486	40				
2. Bahnhof- und Stationspersonal	808,565	60				
3. Zugsbegleitungspersonal	536,122	19				
	1,404,174	19				
Gemeinschaftskosten Thun, Scherzligen, Interlaken-Ost, Brig, Münster und Lengnau	315,440	52	1,719,614	71		
B. Nebenkosten.						
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Porti etc. . . .	33,797	71				
2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Diensträume, Beleuchtung der Bahnhöfe und Stationen .	51,461	83				
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars . . .	7,926	92				
4. Verbrauchsmaterialien für den Stationsdienst und Verschiedenes	6,536	94				
	99,723	40				
Gemeinschaftskosten Thun, Interlaken-Ost, Brig, Münster und Lengnau	20,699	24	120,422	64	1,840,037	35
IV. Fahr- und Werkstättedienst.						
A. Personalkosten.						
1. Leitung des Fahr- und Werkstättedienstes . . .	30,642	80				
2. Fahrpersonal	557,162	06				
3. Personal für Ausrüstung und Reinigung des Fahrmaterials	132,920	55				
4. Personal der Unterwerke und Schaltposten . . .	12,852	40				
	733,577	81				
Gemeinschaftskosten Thun, Brig, Münster und Lengnau	50,287	27	783,865	08		
Uebertrag			783,865	08	3,124,567	48

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Uebertrag			783,865	08	3,124,567	48
B. Nebenkosten.						
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Porti etc. . .	3,002	69				
2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Diensträume	6,577	77				
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars . . .	4,329	95				
4. Verschiedenes	131	25				
	14,041	66				
Gemeinschaftskosten Thun, Brig, Münster und Lengnau	337	98	14,379	64		
C. Material- und Kraftverbrauch des Rollmaterials.						
1. Brennmaterial	220,633	20				
2. Elektrische Kraft	591,163	50				
3. Schmiermaterial	20,154	79				
4. Beleuchtungsmaterial	33,347	76				
5. Reinigungs- und Desinfektionsmaterial, Wasser, Streusand und Verschiedenes	9,670	04				
	874,969	29				
Gemeinschaftskosten Thun, Brig, Münster und Lengnau	40,178	41	915,147	70		
D. Unterhalt und Erneuerung der mechanischen und elektrischen Einrichtungen.						
1. Maschinen und mechanische Einrichtungen der Werkstätten	—	—				
2. Gebäude für den elektrischen Betrieb	1,391	35				
3. Ausrüstung der Unterwerke und Schaltposten . .	10,770	25				
4. Stromleitungsanlagen	69,584	45				
	81,746	05				
Gemeinschaftskosten Thun, Brig und Interlaken-Ost .	—	—	81,746	05		
E. Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials.						
1. Dampflokomotiven und Tender	44,340	21				
2. Elektrische Lokomotiven	599,847	10				
3. Motor-Personenwagen	50,083	60				
4. Personenwagen	283,303	75				
5. Gepäckwagen	55,501	35				
6. Güterwagen	78,338	85				
7. Dienstwagen (auch Heizwagen)	51,499	36				
	1,162,914	22				
Gemeinschaftskosten Thun, Brig, Münster und Lengnau und Interlaken-Ost	12,183	33	1,175,097	55	2,970,236	02
Uebertrag					6,094,803	50

	Fr.	Cts.	Fr.		Fr.	Cts.
Uebertrag					6,094,803	50
V. Verschiedene Ausgaben.						
A. Pacht- und Mietzinse.						
1. Für Bahnhöfe und Bahnstrecken	—	—				
2. Für Rollmaterial	200,744	53				
3. Für sonstige Objekte	14,377	30				
	215,121	83				
Gemeinschaftskosten Thun, Brig, Münster und Lengnau	77,344	64	292,466	47		
B. Verlust auf Hilfsbetrieben (Materialverwaltung)			28,621	88		
C. Sonstige Ausgaben.						
1. Gerichts- und Prozesskosten	252	34				
2. Feuerversicherungen und Entschädigungen . . .	27,442	15				
3. Unfallversicherungen und Entschädigungen . . .	93,793	60				
4. Andere Versicherungen und Transportentschädigungen	13,231	23				
5. Transportkosten infolge von Bahnunterbrechungen .	—	—				
6. Steuern und Abgaben	81,177	75				
7. Beiträge an Hilfskassen und Wohlfahrtseinrichtungen, Pensionen, Unterstützungen und Geschenke . .	321,919	81				
8. Reklame, Propaganda und Verschiedenes . . .	66,821	51				
	604,638	39				
Gemeinschaftskosten Thun, Interlaken-Ost, Brig, Münster und Lengnau	29,338	28	633,976	67	955,065	02
Total der Betriebsausgaben					7,049,868	52

Rechnungs-Abschluss.

			Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Total der Betriebseinnahmen			9,194,005	08	9,194,005	08
Total der Betriebsausgaben mit Erneuerungskosten (Fr. 93,173. 59)			7,049,868	52	—	—
Total der Betriebsausgaben ohne Erneuerungskosten . .			—	—	6,956,694	93
Ueberschuss der Einnahmen			2,144,136	56	2,237,310	15

C. Gewinn- und Verlustrechnung

Einnahmen.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1. Ueberschuss der Betriebseinnahmen			2,144,136	56
2. Ertrag der Wertbestände und Guthaben . . . . . (davon Ertrag der Wertschriften Fr. 2,758. 55)			168,881	53
3. Zuschüsse aus den Spezialfonds:				
a. aus dem Erneuerungsfonds Scherzligen-Bönigen und Spiez-Brig	81,992	91		
b. aus dem Erneuerungsfonds Münster-Lengnau . . .	11,180	68	93,173	59
4. Sonstige Einnahmen:				
Nachvergütung d. Bundes für Militärtransporte u. Verschiedenes			458,369	78
5. Aus dem Ergebnis des Nachlassverfahrens (Seite 37/38):				
Uebertrag aus dem Sanierungskonto zur Abschreibung des Passivsaldos vom Vorjahr			28,478,738	62
6. Uebertrag vom Konto „Spezialreserve aus getilgtem Aktienkapital" zur Deckung des Passivsaldos pro 1923 .			577,678	40
			31,920,978	48

für das Jahr 1923.

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1. Passivsaldo vom Vorjahr			28,478,738	62
2. Verzinsung der festen Anleihen:				
5 % Anleihen I. Rang Scherzligen-Bönigen (Elektrifikation)	224,723	40		
4-5 % Anleihen I. Rang Frutigen-Brig:				
à 5 % Fr. 693,075. —				
à 4 % » 518,908. —	1,211,983	—		
4-5 % Anleihen I. Rang Münster-Lengnau:				
à 5 % Fr. 693.075. —				
à 4 % » 275,772. —	968,847	—		
4 % Anleihen I. Rang Scherzligen-Bönigen	192,000	—		
4 % Anleihen I. Rang Spiez-Frutigen	32,000	—		
$4^1/_4$-4 % Anleihen Dampfschiffunternehmen Thuner- und Brienzersee: à $4^1/_4$ % Fr. 30,387. 50				
à 4 % » 1,280. —	31,667	50	2,661,220	90
3. Verzinsung der schwebenden Schulden			—	—
4. Finanzunkosten, Kursverluste, Gebühren etc. . . .			63,562	65
5. Verlust auf dem Betrieb von Nebengeschäften:				
Ueberschuss der Betriebsausgaben der Dampfschiffahrt Thuner- und Brienzersee			35,680	93
6. Tilgungen und Abschreibungen:				
a. Rückzahlung von Schuldkapital, Elektrifikationsanleihen, an Schweiz. Eidgenossenschaft . Fr. 23,135. 60				
an Kanton Bern . . . . . . » 22,850. —	45,985	60		
b. Abschreibung von den zu tilgenden Verwendungen pro 1923	132,539	33		
c. Abschreibung auf Wertschriften	81,300	—	259,824	93
7. Einlagen in die Spezialfonds:				
a. Einlage in den Erneuerungsfonds Scherzligen-Bönigen und Spiez-Brig	280,000	—		
b. Einlage in den Erneuerungsfonds Münster-Lengnau . .	32,000	—		
c. Einlage in den Erneuerungsfonds für die Werkstätten .	11,336	90		
d. Einlage in den Erneuerungsfonds für das Kraft- und Pumpwerk Grenchen	1,115	95		
e. Einlage in den Erneuerungsfonds für den Dampfschiffbetrieb	50,000	—		
f. Einlage in den Uferschutz- und Schwellenfonds . . .	6,000	—	380,452	85
8. Sonstige Ausgaben:				
a. Nachzahlung an S. B. B. für Kraftverbrauch in Thun. .	31,137	50		
b. Ausgaben für Pumpen des Wassers für die Gemeinde Grenchen	8,500	—		
c) Ausgaben für neue Couponsbogen und Verschiedenes .	1,860	10	41,497	60
			31,920,978	48

D. Bilanz auf

Aktiven.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1. Baukonto der Bahn:				
a. Baukonto Frutigen-Brig . . . Fr. 134,071,086. 30				
abzüglich Bundessubvention . » 6,000,000. —	128,071,086	30		
b. Baukonto Spiez-Frutigen	7,002,445	38		
c. Baukonto Scherzligen-Bönigen	22,868,218	92		
d. Baukonto Münster-Lengnau	24,293,075	69	182,234,826	29
2. Unvollendete Bauobjekte			1,137,974	54
3. Verwendungen auf Nebengeschäfte:				
Dampfschiffahrt Thuner- und Brienzersee	3,789,581	52		
Hafen Thun	21,753	74	3,811,335	26
4. Wertbestände und Guthaben:				
a. Kasse	34,319	86		
b. Bankguthaben	4,499,041	90		
c. Wertschriften (inkl. zurückgekaufte Obligationen) . .	1,353,695	—		
d. Verschiedene Schuldner	6,033,065	13	11,920,121	89
5. Entbehrliche Liegenschaften			166,449	95
6. Materialvorräte und Ersatzstücke			2,302,154	33
7. Verschiedenes:				
a. Kaution an die Schweiz. Eidgenossenschaft für Obligationenzinse (vide pag. 37)	4,500,000	—		
b. Zinsgarantie-Regress des Kantons Bern für die Verzinsung des Obligationenanleihens Frutigen-Brig II. Rang	1,680,000	—	6,180,000	—
			207,752,862	26

31. Dezember 1923.

Passiven.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1. Gesellschaftskapital:				
a. 30,975 Prioritätsaktien I. Ranges à Fr. 500.—	15,487,500	—		
b. 76,640 Prioritätsaktien II. Ranges à Fr. 400.—	30,656,000	—		
c. 54,560 Stammaktien à Fr. 250.—	13,640,000	—	59,783,500	—
2. Feste Anleihen:				
a. 5 % Anleihen I. Rang Scherzligen-Bönigen vom 1. Januar 1923 (Elektrifikation)	4,524,014	40		
b. 4—5 % Anleihen I. Rang Frutigen-Brig vom 1. November 1906: à 5 % Fr. 13,861,500.— à 4 % » 15,138,500.—	29,000,000	—		
c. 4—5% Anleihen I. Rang Münster-Lengnau vom 2. Dezember 1911: à 5 % Fr. 13,861,500.— à 4 % » 9,138,500.—	23,000,000	—		
d. 4 % Anleihen I. Rang Scherzligen-Bönigen v. 1. Jan. 1901	4,800,000	—		
e. 4 % Anleihen I. Rang Spiez-Frutigen vom 1. Mai 1901	800,000	—		
f. 4 % Anleihen II. Rang Frutigen-Brig vom 10. Juli 1912	42,000,000	—		
g. 4½ % Anleihen II. Rang Scherzligen-Bönigen vom 1. Okt. 1913	13,000,000	—		
h. 4½ % Anleihen II. Rang Spiez-Frutigen v. 1. Febr. 1915	2,200,000	—		
i. 4¼–4 % Anleihen Dampfschiffunternehmen Thuner- u. Brienzersee vom 1. Oktober 1891/1. April 1893: à 4¼ % Fr. 715,000.— à 4 % » 32,000.—	747,000	—	120,071,014	40
3. Grundpfändlich versicherte Schulden:				
a. Pfandbriefe auf dem Verwaltungsgebäude Genfergasse	1,200,000	—		
b. Pfandbrief auf der Ländtebesitzung Oberhofen	28,335	—	1,228,335	—
4. Getilgtes Schuldkapital			45,985	60
5. Subventionen:				
Bundessubvention à fonds perdu: pro memoria Fr. 6,000,000.—			—	—
6. Schwebende Schulden:				
a. Verfallene Titel und Coupons	3,385,171	14		
b. Nicht verfallene Ratenzinse	—	—		
c. Guthaben der Unterstützungskassen	48,621	31		
d. Verschiedene Gläubiger	3,759,906	46	7,193,698	91
7. Spezialfonds:				
a. Erneuerungsfonds Scherzligen-Bönigen und Spiez-Brig	2,383,090	43		
b. » Münster-Lengnau	232,149	93		
c. » für die Werkstätten	113,120	66		
d. » für d. Kraft- u. Pumpwerk Grenchen	18,921	39		
e. » für den Dampfschiffbetrieb	1,447,258	03		
f. Uferschutz- und Schwellenfonds	117,520	—		
g. Reserve für Ratenzinse 1927	723,474	38		
h. Spezialreserve aus getilgtem Aktienkapital	8,214,793	53	13,250,328	35
8. Verschiedenes:				
a. Kaution an die Schweiz. Eidgenossenschaft für Obligationenzinse (vide pag. 37)	4,500,000	—		
b. Zinsgarantie-Regress des Kantons Bern für die Verzinsung des Obligationenanleihens Frutigen-Brig II. Rang	1,680,000	—	6,180,000	—
			207,752,862	26

E. Spezialrechnungen.

1. Erneuerungsfonds.

		Fr.	Cts.
a. Erneuerungsfonds Scherzligen-Bönigen und Spiez-Brig.			
Einnahmen.			
Bestand am 1. Januar 1923		2,185,083	34
Einlage pro 1923 (approximativ)		280,000	—
		2,465,083	34
Ausgaben.			
Entnahmen pro 1923:			
a. Für Erneuerung des Oberbaues:			
Materialkosten	Fr. 80,421. 81		
Arbeitslöhne 10 %	» 8,042. 18		
	Fr. 88,463. 99		
Abzüglich Altmaterialwerte	» 7,898. 08	80,565	91
b. Für Erneuerung des Rollmaterials		—	—
c. Für Mobiliar und Gerätschaften:			
Rubr. I B 3	Fr. —. —		
Rubr. II B 4	» 187. —		
Rubr. III B 3	» 1,145. —		
Rubr. IV B 3	» 95. —	1,427	—
		81,992	91
	Bestand am 31. Dezember 1923	2,383,090	43
b. Erneuerungsfonds Münster-Lengnau.			
Einnahmen.			
Bestand am 1. Januar 1923		211,330	61
Einlage für das Jahr 1923 (approximativ)		32,000	—
		243,330	61
Ausgaben.			
Entnahme pro 1923:			
Für Erneuerung des Oberbaues:			
Materialkosten	Fr. 14,069. 12		
Arbeitslöhne 10 %	» 1,406. 91		
	Fr. 15,476. 03		
Abzüglich Altmaterialwerte	» 4,430. 35	11,045	68
Für Mobiliar und Gerätschaften:			
Rubr. II B 4		135	—
		11,180	68
	Bestand am 31. Dezember 1923	232,149	93

	Fr.	Cts.
c. Erneuerungsfonds für die Werkstätten.		
Einnahmen.		
Bestand am 1. Januar 1923	101,783	76
Einlage pro 1923:		
a. Maschinen und mech. Einrichtungen:		
2,5 % auf Fr. 304,476.— . . . . Fr. 7,611. 90		
b. Mobiliar und Gerätschaften: 2,5 % auf Fr. 148,999.— » 3,725.—	11,336	90
Bestand am 31. Dezember 1923	113,120	66
d. Erneuerungsfonds für das Kraft- und Pumpwerk Grenchen.		
Einnahmen.		
Bestand am 1. Januar 1923	17,805	44
Einlage für das Jahr 1923	1,115	95
Bestand am 31. Dezember 1923	18,921	39
e. Erneuerungsfonds für den Dampfschiffbetrieb.		
Einnahmen.		
Bestand am 1. Januar 1923	1,397,258	03
Einlage für das Jahr 1923	50,000	—
Bestand am 31. Dezember 1923	1,447,258	03
f. Uferschutz- und Schwellenfonds.		
Einnahmen.		
Bestand am 1. Januar 1923	111,520	—
Einlage für das Jahr 1923	6,000	—
Bestand am 31. Dezember 1923	117,520	—

2. Reservefonds.

	Fr.	Cts.
a. Reserve für Ratenzinse 1927.		
Einnahmen.		
Uebertrag vom Sanierungskonto	723,474	38
Bestand am 31. Dezember 1923	723,474	38
b. Spezialreserve aus getilgtem Aktienkapital.		
Einnahmen.		
Uebertrag vom Sanierungskonto	8,792,471	93
Ausgaben.		
Uebertrag auf Gewinn- und Verlustrechnung	577,678	40
Bestand am 31. Dezember 1923	8,214,793	53

3. Betriebsrechnung der Materialverwaltung pro 1923. (Hilfsbetrieb.)

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.				
Zuschläge auf Verbrauchsmaterialien	67,780	90		
Verschiedene Einnahmen: Zinse, Erlöse aus Gebinden, Altmaterial etc.	2,251	15		
Total der Einnahmen			70,032	05
Ausgaben.				
Betriebskosten:				
A. Personal:				
Gehalte, Taglöhne, Leistungen von Betriebsstellen, Reiseentschädigungen, Dienstkleider etc.			85,198	40
B. Nebenkosten:				
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Porti etc. . . .	1,651	93		
2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Diensträume	584	40		
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	36	80		
4. Miete und Unterhalt der Diensträume und Magazine .	1,500	—		
5. Unfallversicherungsprämien und Verschiedenes (Beiträge in die Hilfskassen etc.)	9,682	40	13,455	53
Total der Ausgaben			98,653	93
Rechnungsabschluss.				
Total der Einnahmen			70,032	05
Total der Ausgaben			98,653	93
Ueberschuss der Ausgaben (Uebertrag auf Betriebsausgaben, Rubr. V. B)			28,621	88

4. Rechnung des Werkstättebetriebes pro 1923. (Hilfsbetrieb.)

Werkstätte Bönigen.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.				
I. Arbeitsleistungen, inkl. Material:				
a. für die Betriebsstellen, inkl. die mitbetriebenen Linien	1,675,141	20		
b. für die Baurechnung, die Hilfs- und Nebengeschäfte .	29,811	81		
c. für Dritte	32,898	65	1,737,851	66
II. Verkauf von Altmaterial			16,053	75
Total der Einnahmen			1,753,905	41
Ausgaben.				
I. Produktionskosten:				
a. Arbeitslöhne, Reiseentschädigungen, Dienstkleider etc.	910,954	75		
b. Verbrauchsmaterialien und Reservestücke	298,725	15	1,209,679	90
II. Unterhalt und Erneuerung:				
a. Anlagen, Gebäude und feste Einrichtungen . . .	10,937	90		
b. Mechanische Einrichtungen, Werkzeuge und Mobiliar:				
1. Ergänzung und Unterhalt . . . Fr. 36,034. 25				
2. Abschreibung ausrangierter Objekte . » —. —	36,034	25	46,972	15
III. Verschiedene Ausgaben:				
a. Bureau- und Aufsichtspersonal	60,650	60		
b. Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Porti etc. . . .	1,535	68		
c. Beleuchtung, Heizung und Reinigung	50,847	15		
d. Konsummaterialien für den Werkstättebetrieb (Kohlen, Oel, Putzfäden etc.)	25,347	15		
e. Betriebskraft	15,550	05		
f. Unfallentschädigungen und Unfallversicherungsprämien	26,549	40		
g. Verschiedenes (Beiträge in die Hilfskassen, Feuerversicherungen, Modelle etc.)	140,989	41	321,469	44
IV. Kapitalverzinsung:				
a. Verzinsung à 4 % der eigenen Kapitalien (inkl. Nebenwerkstätten)	57,336	80		
b. Entschädigung an die B. N. für Benützung der Werkstätteanlagen in Ausserholligen	3,646	40	60,983	20
V. Einlage in den Erneuerungsfonds:				
a. Für die maschinellen Anlagen	7,611	90		
b. Für Mobiliar und Gerätschaften	3,725	—		
	11,336	90		
c. Entschädigung an die B. N. für ihre Einlagen in den Erneuerungsfonds:				
1. Für die maschinellen Anlagen . . . Fr. 421. 50				
2. Für Mobiliar und Gerätschaften . . » 770. 80	1,192	30	12,529	20
Total der Ausgaben			1,651,633	89
Rechnungsabschluss.				
Einnahmen			1,753,905	41
Ausgaben			1,651,633	89
Netto-Ertrag			102,271	52
zuzüglich: Kapitalverzinsung			57,336	80
Einlage in den Erneuerungsfonds			11,336	90
Roh-Ertrag (Uebertrag auf Betriebseinnahmen Rubr. IV B.) .			170,945	22

5. Rechnung des Kraft- und Pumpwerkes Grenchen pro 1923. (Hilfsbetrieb.)

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.				
I. Abgabe von Energie:				
a. für die Tunnelventilation und für das Pumpen des Wassers für die Gemeinde Grenchen	29,690	—		
b. an Dritte	5,339	90	35,029	90
II. Arbeitsleistungen (an Betriebsstellen und Dritte) . . .			10,899	65
III. Verschiedene Einnahmen			—	—
Total der Einnahmen			45,929	55
Ausgaben.				
I. Personal:				
Arbeitslöhne, Reiseentschädigungen, Dienstkleider etc. .			19,669	25
II. Unterhalt und kleiner Ersatz:				
a. Anlagen, Gebäude und feste Einrichtungen . . .	—	—		
b. Mechanische und elektrische Einrichtungen, Mobiliar .	975	10	975	10
III. Verschiedene Ausgaben:				
a. Bureaukosten, Beleuchtung, Heizung und Reinigung .	291	43		
b. Konsummaterial für den Kraftwerkbetrieb	67	50		
c. Energieabgabe durch Dritte	8,571	25		
d. Unfallentschädigungen und Unfallversicherungsprämien	492	45		
e. Verschiedenes (Beiträge in die Hilfskassen etc.) . .	2,312	50	11,735	13
IV. Einlage in den Erneuerungsfonds:				
Für die maschinellen Anlagen, Mobiliar und Gerätschaften			1,115	95
V. Kapitalverzinsung			12,300	80
Total der Ausgaben			45,796	23
Rechnungsabschluss.				
Einnahmen			45,929	55
Ausgaben			45,796	23
Netto-Ertrag			133	32
zuzüglich: Einlage in den Erneuerungsfonds			1,115	95
Kapitalverzinsung			12,300	80
Roh-Ertrag (Uebertrag auf Betriebseinnahmen, Rubr. IV. B)			13,550	07

6. Dampfschiffbetrieb Thuner- und Brienzersee.

Betriebsrechnung.

	Thunersee		Brienzersee		Beide Seen zusammen		TOTAL	
Einnahmen.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1. Transport-Einnahmen:								
Personentransport	493,094	93	145,838	31	638,933	24		
Gepäcktransport	1,733	27	925	44	2,658	71		
Tier- und Gütertransport	9,658	68	4,389	35	14,048	03		
Posttransport	—	—	4,200	—	4,200	—		
	504,486	88	155,353	10	659,839	98		
2. Verschiedene Einnahmen:								
Pacht- und Mietzinse, Ertrag der Schiffsrestauration etc.	7,336	75	2,999	65	10,336	40		
Gesamt-Einnahmen	511,823	63	158,352	75	670,176	38		
Ausgaben.								
1. Zentralverwaltung:								
a. Besoldungen des Personals					24,179	60		
b. Nebenkosten: Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Inserate etc.					3,966	20	28,145	80
2. Betriebspersonal:								
a. Besoldungen des Fahr- u. Stationspersonals	121,657	70	63,249	90	184,907	60		
b. Uniformierungskosten des Fahr- und Stationspersonals					5,317	95	190,225	55
3. Materialverbrauch für den Schiffsbetrieb:								
a. Brennmaterial	77,419	20	47,020	85	124,440	05		
b. Beleuchtungsmaterial	198	50	57	60	256	10		
c. Schmiermaterial	3,816	95	1,340	20	5,157	15		
d. Putzmaterial	616	15	275	80	891	95		
e. Diverse Materialien (Bureaubedürfnisse, Drucksachen etc.)	1,785	35	1,588	04	3,373	39	134,118	64
4. Unterhalt der Schiffe samt Zubehörden, Stationen und Liegenschaften:								
a. Besoldungen des Werftepersonals	122,407	60	106,713	35	229,120	95		
b. Materialkosten für die Dampfboote	6,499	35	3,801	20	10,300	55		
c. Verbrauchsmaterialien für d. Werftbetrieb	3,067	05	1,119	30	4,186	35		
d. Materialien für die Stationen und Liegenschaften	1,871	30	2,290	—	4,161	30	247,769	15
Uebertrag							600,259	14

	Thunersee		Brienzersee		Beide Seen zusammen		TOTAL	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Uebertrag							600,259	14
5. Verschiedene Ausgaben:								
a. Pacht- und Mietzinse	1,164	60	900	—	2,064	60		
b. Feuer- und Cascoversicherungen und Entschädigungen					7,371	03		
c. Unfallversicherungen und Entschädigungen					11,579	41		
d. Andere Versicherungen, Transportentschädigungen					75	18		
e. Steuern und Abgaben					2,593	91		
f. Beiträge an die Hilfskassen etc.					65,735	80		
g. Reklame, Propaganda und Verschiedenes					3,769	99	93,189	92
6. Ausgaben für den Betrieb des Zufahrtsgeleises Scherzligen							12,408	25
Gesamt-Ausgaben							705,857	31

Rechnungs-Abschluss.

	Fr.	Cts.
Total der Einnahmen	670,176	38
Total der Ausgaben	705,857	31
Ueberschuss der Ausgaben	35,680	93

F. Kapitalnachweis.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.				
1. Kapitaleinzahlungen:				
a. Prioritätsaktienkapital I. Ranges	15,487,500	—		
b. 5 % Anleihen I. Rang Scherzligen-Bönigen (Elektrifikation)	4,570,000	—		
c. Uebertrag von ausgelosten aber nicht zurückbezahlten Obligationen Frutigen-Brig I. Rang . Fr. 963,000.— Obligationen Dampfschiffunternehmen Thuner- und Brienzersee . . . » 337,000.—	1,300,000	—	21,357,500	—
2. Zuwendungen aus dem Betriebsertrag:				
a. für Tilgung von Schuldkapital: Rückzahlung auf Elektrifikationsanleihen	45,985	60		
b. für Abschreibungen von den zu tilgenden Verwendungen pro 1923	132,539	33	178,524	93
3. Erlöse und Rückerstattungen:				
a. zugunsten des Baukonto	1,632,580	68		
b. » der unvollendeten Bauobjekte	961,148	24	2,593,728	92
4. Uebertrag vom Konto unvollendeter Bauobjekte auf Baukonto			7,207,555	46
5. Abschreibung der zu tilgenden Verwendungen: Saldo per 31. Dezember 1922			12,487,979	12
6. Passivsaldo-Vortrag			6,055,301	09
Total der Einnahmen			49,880,589	52
Ausgaben.				
1. Passivsaldo vom Vorjahr			13,928,983	81
2. Rückzahlung von Kapitalien:				
a. Elektrifikations-Anleihen	45,985	60		
b. Pfandbrief Ländte Oberhofen	368	—	46,353	60
3. Ausgaben auf Baukonto			7,207,555	46
4. Ausgaben für unvollendete Bauobjekte			7,257,151	07
5. Verwendungen auf Nebengeschäfte: Dampfschiffahrt Thuner- und Brienzersee			4,006	25
6. Zu tilgende Verwendungen			132,539	33
7. Abschreibung von Aktienkapital:				
a. vom Stammaktienkapital	13,640,000	—		
b. vom Prioritätsaktienkapital II. Rang	7,664,000	—	21,304,000	—
Total der Ausgaben			49,880,589	52

Berner Alpenbahn-Gesellschaft

Bern-Lötschberg-Simplon.

IX.

Beilagen

zum

Geschäftsbericht für 1923.

A. Jahresrechnung und Bilanz der Pensions- und Hilfskasse für die Beamten und Angestellten der Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon und Bern-Neuenburg-Bahn

auf 31. Dezember 1923.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Jahresrechnung pro 1923.				
A. Einnahmen.				
1. Beiträge der Mitglieder:				
a. Eintrittsgelder	—	—		
b. Nachzahlungen:				
nach Art. 1 der Statuten (Uebertritte von bei der Hilfskasse für die ständigen Arbeiter Versicherten zur Pensions- und Hilfskasse) . . Fr. —.—				
nach Art. 1, Abs. 7, der Statuten » —.—				
» » 12 der Statuten » —.—	—	—		
c. Beiträge von Gehaltserhöhungen	36,679	85		
d. » » » auf den Uebergangszulagen	162,241	60		
e. Regelmässige Beiträge	237,232	20	436,153	65
2. Beiträge der Gesellschaften:				
a. Eintrittsgelder	—	—		
b. Nachzahlungen:				
nach Art. 1 der Statuten (Uebertritte von bei der Hilfskasse für die ständigen Arbeiter Versicherten zur Pensions- und Hilfskasse) . . Fr. —.—				
nach Art. 1, Abs. 7, der Statuten » —.—	—	—		
c. Beiträge von Gehaltserhöhungen	45,733	35		
d. » » » auf den Uebergangszulagen	202,814	—		
e. Regelmässige Beiträge	333,078	55		
f. Ersatz der gemäss Art. 43 ausfallenden ordentlichen Mitgliederbeiträge	1,113	50	582,739	40
3. Verschiedene Einnahmen:				
a. Kapitalzinse	366,490	31		
b. Verschiedenes (Bussengelder, Erlöse von Fundgegenständen etc.)	6,864	72	373,355	03
Total			1,392,248	08

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
B. Ausgaben.				
1. Pensionen:				
a. an Invalide	132,374	75		
b. an Witwen und Waisen	32,691	35	165,066	10
2. Entschädigungen für Gehaltsausfall bei vorübergehender Arbeitsunfähigkeit			15,752	20
3. Kurkosten gemäss Art. 36			1,002	50
4. Abfindungen gemäss Art. 29			—	—
5. Abgangsentschädigungen an austretende Mitglieder gemäss Art. 12			19,479	80
6. Sterbegeld (Art. 38)			300	—
7. Rückerstattung von Beiträgen gemäss Zirkular 2515/22			2,533	60
8. Kursverluste auf Wertschriften			126,009	60
9. Verschiedene Ausgaben (Steuern)			33,439	10
Total			363,582	90
C. Ueberschuss der Einnahmen			**1,028,665**	**18**

II. Rechnung über die Sparkasse (Art. 50).

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Einnahmen.				
1. Guthaben der Mitglieder am Anfang des Jahres 1923			9,032	85
2. Einlagen pro 1923:				
a. der Mitglieder	385	20		
Zinse à 3½ %	137	90	523	10
b. der Gesellschaften	539	40		
Zinse à 3½ %	193	30	732	70
Total			10,288	65
B. Ausgaben.				
1. Rückzahlungen an austretende Mitglieder			—	—
2. Guthaben der Mitglieder am Ende des Jahres 1923			10,288	65
Total			10,288	65

III. Rechnung über das Deckungskapital.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
a. Vorhandenes Deckungskapital am Anfang des Jahres 1923			7,349,746	08
b. Einnahmenüberschuss pro 1923			1,028,665	18
Vorhandenes Deckungskapital Ende 1923			8,378,411	26
Dazu:				
Betrag des versicherungstechnischen Defizits am 31. Dezember 1922	2,930,676	55		
* Zins à 3½ % pro 1923	102,573	70		
	3,033,250	25		
Hiervon ab:				
Im Jahre 1923 einbezahlte Monatsbetreffnisse für die auf 1. Mai 1921 eingetretenen Gehaltszulagen:				
Mitglieder . . . 162,241. 60				
Gesellschaften . . . 202,814. —	365,055	60	2,668,194	65
Erforderliches Deckungskapital am 31. Dezember 1923			**11,046,605**	**91**

* Zins als Buchungsposten gemäss Verlangen des Eisenbahndepartements.

IV. Bilanz.

Aktiven.

1. Wertschriften:	Nominalwert Fr.	Ct.	Ankaufswert %	Fr.	Ct.	Börsenkurs vom 31. Dez. 1923 %	Fr.	Ct.	Bilanzwert %	Fr.	Ct.
a. Kassascheine.											
Bundeskassascheine 1923/27 . . . 4½ %	80,000	—	98,85	79,080	—	—	79,080	—	98,85	79,080	—
» 1923/28 . . . 4½ %	20,000	—	98,75	19,750	—	—	19,750	—	98,75	19,750	—
Kanton Bern 1921/27 . . . 6 %	500,000	—	100	500,000	—	—	500,000	—	100	500,000	—
Hypothekarkasse Kanton Bern . . 4¼ %	680,000	—	100	680,000	—	—	680,000	—	100	680,000	—
» » » . . 4½ %	200,000	—	100	200,000	—	—	200,000	—	100	200,000	—
» » » . . 4¾ %	226,000	—	100	226,000	—	—	226,000	—	100	226,000	—
» » » . . 5 %	6,000	—	100	6,000	—	—	6,000	—	100	6,000	—
» » » . . 5½ %	290,000	—	100	290,000	—	—	290,000	—	100	290,000	—
Kantonalbank von Bern . . . . 4½ %	500,000	—	100	500,000	—	—	500,000	—	100	500,000	—
» » » . . . . 4¾ %	350,000	—	100	350,000	—	—	350,000	—	100	350,000	—
» » » . . . . 5 %	209,000	—	100	209,000	—	—	209,000	—	100	209,000	—
b. Obligationen.											
Eidg. Anleihe 1913 . . . . . . 4 %	50,000	—	89,62	44,812	50	94	47,000	—	89,62	44,810	—
» » 1922 . . . . . . 5½ %	401,000	—	100	401,026	—	102,5	411,025	—	100	401,000	—
» » » . . . . . . 4 %	430,000	—	97,5	419,250	—	92	395,600	—	92	395,600	—
III. Eidg. Mobilisationsanleihe 1915 4½ %	30,000	—	98,91	29,675	—	93,25	27,975	—	93,25	27,975	—
V. » » 1916 4½ %	150,000	—	97,85	146,775	—	98,5	147,750	—	97,85	146,775	—
VII. » » 1917 4½ %	10,000	—	99,25	9,925	—	95	9,500	—	94,5	9,450	—
VIII. » » 1917 5 %	20,000	—	101,75	20,350	—	100,25	20,050	—	100	20,000	—
Schweiz. Bundesbahnen A-K . . 3½ %	40,000	—	80,11	32,047	50	80	32,000	—	80	32,000	—
» » Serie I 1910 3½ %	46,500	—	78,21	36,370	75	79	36,735	—	78,21	36,367	65
» » 1912/14 . . 4 %	110,000	—	85,82	94,407	50	85,5	94,050	—	85,5	94,050	—
» » III. Elektr. 1923 4%	600,000	—	94,5	567,000	—	87	522,000	—	87	522,000	—
Kanton Bern 1895 . . . . . . 3 %	230,500	—	78,37	180,654	50	75,75	174,603	75	75,75	174,603	75
» » 1899 . . . . . . 3½ %	14,000	—	72	10,080	—	91	12,740	—	72	10,080	—
» » 1900 . . . . . . 3½ %	45,000	—	74,8	33,660	—	77,5	34,875	—	74,8	33,660	—
» » 1906 . . . . . . 3½ %	50,000	—	77,25	38,625	—	76	38,000	—	76	38,000	—
» » 1911 . . . . . . 4 %	140,000	—	86,89	121,650	—	83,75	117,250	—	83,75	117,250	—
» » 1914 . . . . . . 4¼ %	50,000	—	87,3	43,650	—	86,5	43,250	—	86,5	43,250	—
» » 1915 . . . . . . 4¾ %	372,000	—	99,66	370,745	—	96,5	358,980	—	96,5	358,980	—
» » 1919 . . . . . . 5 %	300,000	—	97	291,000	—	100	300,000	—	97	291,000	—
» » 1921 . . . . . . 5½ %	700,000	—	100	700,000	—	102	714,000	—	100	700,000	—
» » 1923 . . . . . . 4½ %	190,000	—	96,5	183,350	—	94,5	179,550	—	94,5	179,550	—
Hypothekarkasse Kanton Bern 1897 3 %	63,000	—	74,33	46,832	50	73,5	46,305	—	73,5	46,305	—
» » » 1905 3½ %	40,000	—	79,25	31,700	—	78,25	31,300	—	78,25	31,300	—
» » » 1915 4¾ %	230,000	—	99,51	228,875	—	98	225,400	—	98	225,400	—
» » » 1923 4½ %	300,000	—	98	294,000	—	94,5	283,500	—	94,5	283,500	—
Kanton Neuenburg 1921 . . . . . 6 %	200,000	—	99	198,000	—	102,4	204,800	—	99	198,000	—
Einwohnergemeinde Bern 1910 . . 4 %	50,000	—	100,5	50,250	—	80,5	40,250	—	80,5	40,250	—
» Interlaken 1904 3¾ %	166,000	—	98,65	163,759	—	76	126,160	—	76	126,160	—
Bernische Kraftwerke A. G. 1909/12 4¼ %	60,000	—	93,4	56,040	—	93,5	56,100	—	93,4	56,040	—
» » » 1919 . 5 %	300,000	—	96,5	289,500	—	96	288,000	—	96	288,000	—
Pfandbrief (Hypothekarschuldnerin B. L. S.) . . 4¾ %	17,500	—	100	17,500	—	—	17,500	—	100	17,500	—
(Durchschnittlicher Ertrag 4,59 % berechnet auf dem Ankaufswert.)	8,466,500	—		8,211,340	25		8,096,078	75		8,048,686	40

2. Diverse Debitoren:

		Fr.	Ct.
a. Guthaben bei der Kantonalbank von Bern	Fr. 217,796. —		
b. » bei der Berner Alpenbahn-Gesellschaft B. L. S.	» 30,402. 96		
c. Noch nicht verfallene Zinsen auf Wertschriften	» 105,066. 85		
d. Verschiedene Debitoren	» 11,512. 70	364,778	51
		8,413,464	91
e. Versicherungstechnisches Defizit per 31. Dezember 1923		2,668,194	65
		11,081,659	56

Passiven.

		Fr.	Ct.
1. Guthaben der Sparkassenmitglieder		10,288	65
2. Verschiedene Kreditoren		24,765	—
3. Deckungskapital: *a.* Vorhanden	Fr. 8,378,411. 26		
b. Versicherungstechnisches Defizit per 31. Dez. 1923	» 2,668,194. 65	11,046,605	91
		11,081,659	56

V. Mitgliederbestand auf 31. Dezember 1923.

1. Beitragspflichtige Mitglieder (wovon 1 der Sparkasse angehörend)	821
2. Unterstützte Mitglieder:	
a. vorübergehend unterstützte Mitglieder (Art. 35, Ziffer 1)	15
b. pensionierte: Invalide (wovon 3 teilweise)	58
c. » Witwen	29
d. » Waisen	49

B. Jahresrechnung und Bilanz der Kranken- und Hilfskasse

für die ständigen Arbeiter der Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon und Bern-Neuenburg-Bahn

auf 31. Dezember 1923.

a. Krankenversicherung.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Jahresrechnung für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 1923.				
Einnahmen.				
1. Krankenkassenauflage:				
a. der Mitglieder, Art. 38a	53,236	60		
b. der Gesellschaften, Art. 36a	17,745	45		
2. Ordnungsbussen	172	65		
3. Kapitalzinse	7,474	40		
4. Verschiedene Einnahmen: Geschenke, Legate etc.	1,447	30		
Total			80,076	40
Ausgaben.				
1. Entschädigung für Lohnausfall (Krankengeld), Art. 13—20	47,668	60		
2. Aerztliche Behandlung, Art. 21—23	10,907	65		
3. Beitrag an die Entbindungskosten, Art. 27	25	—		
4. Spitalverpflegung, Art. 24	1,942	80		
5. Heilmittel, Art. 25	3,796	10		
6. Optische und orthopädische Apparate, Art. 26	570	50		
7. Kuren, Art. 27	436	—		
8. Sterbegeld, Art. 28	360	—		
9. Verschiedene Ausgaben: Kursverluste auf Wertschriften und Steuern	3,306	85		
Total			69,013	50
Ueberschuss der Einnahmen			11,062	90

II. Bilanz.

Aktiven.

	Kurswert in % bei Ankauf	Börsenkurs 31. 12. 23	eingestellt	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1. Wertschriften:							
a. Kassascheine.							
4 St. Kanton Bern 6 %	100	—	100	10,000	—		
8 » Hypothekarkasse des Kantons Bern 5½ %	100	—	100	40,000	—		
4 » Kantonalbank von Bern 4¾ %	100	—	100	20,000	—		
2 » » » » 5 %	100	—	100	2,000	—		
b. Obligationen.							
2 St. Eidg. Anleihe 1922 4 %	97,5	92	92	9,200	—		
4 » III. Eidg. Mobilisationsanleihe 1915 4½ %	100	93,25	93,25	18,650	—		
60 » Schweiz. Bundesbahnen 1910 3½ %	78,42⁵	79	78,42⁵	23,527	50		
25 » Kanton Bern 1915 4¾ %	99,75	96,5	96,5	24,125	—		
13 » » » 1923 4½ %	96,5	94,5	94,5	12,285	—		
						159,787	50
2. Verschiedene Debitoren:							
a. Guthaben bei der Kantonalbank von Bern				6,770	—		
b. Guthaben bei der Berner Alpenbahn-Gesellschaft B. L. S.				1,212	50		
c. Noch nicht verfallene Zinse auf Wertschriften				1,501	05	9,483	55
						169,271	05
Passiven.							
1. Spezialfonds für ausserordentliche Unterstützungen						* 169,271	05

* Bestand am Anfang des Jahres 1923 . . . . . Fr. 158,392. 15
Einnahmenüberschuss pro 1923 . . . . . » 11,062. 90
Fr. 169,455. 05
abzüglich: Ausgaben pro 1923, Art. 35 . . . . . » 184. —
Bestand am Ende des Jahres 1923 Fr. 169,271. 05

b. Invaliditäts- und Sterbeversicherung.

I. Jahresrechnung

für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 1923.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.				
1. Beiträge:				
a. der Mitglieder, Art. 38 b	12,867	90		
b. der Gesellschaften, Art. 36 b	64,339	50	77,207	40
2. Wiedereintritt, Art. 8, 3.			—	—
3. Verschiedene Einnahmen:				
Kapitalzinse	28,726	95		
Kursgewinne	—	—	28,726	95
Total			105,934	35
Ausgaben.				
1. Invalidenpensionen, Art. 34	1,217	75		
2. Einmalige Abfindungen, Art. 31	6,469	60		
3. Rückzahlungen an ausgetretene Mitglieder, Art. 8 und 9	3,391	80		
4. Uebertrag der Gesellschaftsbeiträge für Mitglieder, welche zur Pensions- und Hilfskasse übergetreten sind, Art. 9	—	—		
5. Verschiedene Ausgaben: Steuern, Kursverluste auf Wertschriften etc.	15,653	75		
Total			26,732	90
Ueberschuss der Einnahmen			79,201	45

II. Kapitalrechnung.

	Fr.	Cts.
1. Reservebestand am Anfang des Jahres 1923	554,261	40
2. Zuzüglich **Einnahmenüberschuss pro 1923**	79,201	45
3. Reservebestand am Ende des Jahres 1923	633,462	85

III. Bilanz.

Aktiven.

	Kurswert in % bei Ankauf	Börsenkurs 31. 12. 23	eingestellt	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1. Wertschriften:							
a. Kassascheine.							
26 St. Kanton Bern 6 %	100	—	100	130,000	—		
18 » Hypothekarkasse des Kantons Bern 5½ %	100	—	100	90,000	—		
2 » Kantonalbank von Bern 4¾ %	100	—	100	10,000	—		
5 » » » » 5 %	100	—	100	9,000	—		
b. Obligationen.							
12 St. Eidg. Anleihe 1922 4 %	97,5	92	92	55,200	—		
21 » VII. Eidg. Mobilisationsanleihe 1917 4½ %	100	94,5	94,5	18,900	—		
16 » VIII. » » » 5 %	102,15	100,25	100	20,000	—		
40 » Schweiz. Bundesbahnen 1912/14 4 %	84,1	85,5	84,1	33,640	—		
12 » » » III. Elektr. 1923 4 %	94,5	87	87	52,200	—		
35 » Kanton Bern 1915 4¾ %	99,75	96,5	96,5	33,775	—		
160 » » » 1923 4½ %	96,5	94,5	94,5	151,200	—	603,915	—
2. Verschiedene Debitoren:							
a. Guthaben bei der Kantonalbank von Bern				26,569	50		
b. Noch nicht verfallene Zinse auf Wertschriften				5,972	50	32,542	—
Total						636,457	—

Passiven.

	Fr.	Cts.
1. Schuld an die Berner Alpenbahn-Gesellschaft B. L. S.	494	15
2. Verschiedene Kreditoren	2,500	—
3. Deckungskapital	633,462	85
Total	636,457	—

Aktivüberschuss der versicherungstechnischen Bilanz pro 31. Dezember 1922 Fr. 1,200,629. 72, reduziert sich jedoch per 31. Dezember 1923 auf Fr. 345,972. 57 infolge Erhöhung der Pensionsansätze.

Die Hilfskasse zählt auf 31. Dezember 1923: 318 Mitglieder.

C.

Verkehrsstatistische Tabellen

über den

Bahnbetrieb.

Tabellen 1—10.

1. Verkehr und Einnahmen nach den einzelnen Rechnungsrubriken.

I. Personentransport.	Transportquantitäten				Einnahmen			
	1922		1923		1922		1923	
	Personen	%	Personen	%	Fr.	%	Fr.	%
a) Zur gewöhnlichen Taxe.								
Einfache Fahrt I. Klasse	7,735	0,41	8,465	0,36	64,832. 97	2,21	63,379. 79	1,84
» » II. »	52,521	2,79	53,355	2,28	248,397. 71	8,45	256,553. 29	7,44
» » III. »	505,038	26,80	531,549	22,75	1,044,675. 78	35,55	1,086,402. 31	31,52
b) Zu ermässigten Taxen.								
Hin- und Rückfahrt I. Klasse	1,723	0,09	1,766	0,08	8,601. 41	0,29	8,598. 97	0,25
» » » II. »	17,771	0,94	21,256	0,91	50,184. 97	1,71	62,566. 07	1,82
» » » III. »	534,439	28,37	578,680	24,76	713,551. 83	24,28	769,269. 43	22,32
Sonntagsbillette II. Klasse	335	0,02	385	0,02	830. 77	0,03	1,188. 80	0,03
» III. »	12,266	0,65	14,513	0,62	19,493. 33	0,66	26,397. 04	0,77
Sportbillette II. »	—	—	190	0,01	—	—	274. 56	0,01
» III. »	—	—	9,842	0,42	—	—	10,671. 29	0,31
Gesellsch.-u. Schulfahrtsbillette I. Kl.	131	0,01	361	0,02	1,237. 35	0,04	2,978. 01	0,09
» » » II. »	3,675	0,20	7,519	0,32	9,816. 41	0,33	30,204. 09	0,88
» » » III. »	93,248	4,95	129,864	5,56	147,974. 25	5,04	212,509. 56	6,17
Rundfahrtbillette I. Klasse	2,711	0,14	7,115	0,30	12,132. 59	0,41	30,102. 90	0,87
» II. »	11,630	0,62	21,203	0,91	35,948. 38	1,22	64,353. 99	1,87
» III. »	11,302	0,60	18,243	0,78	26,436. 14	0,90	48,751. 34	1,41
Kombinierbare Rundreisebill. I. Kl.	2,388	0,13	4,545	0,19	10,000. 82	0,34	19,955. 42	0,58
» » II. »	12,174	0,65	19,819	0,85	40,379. 86	1,38	70,296. 83	2,04
» » III. »	38,243	2,08	59,500	2,55	83,197. 43	2,83	139,298. 40	4,04
Reiseunternehmerbillette I. Kl.	11,908	0,63	12,824	0,55	59,951. 40	2,04	64,622. 91	1,87
» II. »	23,360	1,24	29,258	1,25	86,859. 81	2,96	103,205. 82	2,99
» III. »	4,609	0,24	6,450	0,28	13,810. 37	0,47	19.393. 50	0,56
Abonnementsbillette II. Klasse	411	0,02	810	0,03	213. 03	0,01	309. 23	0,01
» III. »	395,823	21,01	621,109	26,58	59,844. 06	2,04	122,819. 46	3,56
Generalabonnemente I. Klasse	114	0,01	123	0,00	482. 62	0,02	586. 53	0,02
» II. »	16,191	0,86	16,180	0,69	54,872. 62	1,87	52,820. 31	1,53
» III. »	39,097	2,07	43,886	1,88	90,196. 15	3,07	94,340. 75	2,74
Militär- und Polizeitransporte III. Kl.	4,606	0,24	5,142	0,22	12,995. 70	0,44	16,015. 61	0,46
Beamtenbillette I. Klasse	1	—	656	0,03	9. 50	0,00	1,061. 51	0,03
» II. »	4,162	0,22	6,843	0,29	3,815. 61	0,13	5,781. 41	0,17
» III. »	76,527	4,06	105,456	4,51	37,482. 83	1,28	54,093. 41	1,57
Gemeinschaft S. B. B./B. L. S. Thun-Scherzligen	—	—	—	—	—	—	7,821. 43	0,23
Total	1,884,139	100,00	2,336,907	100,00	2,938,225. 70	100,00	3,446,623. 97	100,00
Rekapitulation nach Klassen.								
I. Klasse	26,711	1,42	35,855	1,53	157,248. 66	5,35	191,286. 04	5,55
II. »	142,230	7,55	176,818	7,57	531,319. 17	18,08	647,554. 40	18,79
III. »	1,715,198	91,03	2,124,234	90,90	2,249,657. 87	76,57	2,607,783. 53	75,66
Total	1,884,139	100,00	2,336,907	100,00	2,938,225. 70	100,00	3,446,623. 97	100,00

	Transportquantitäten				Einnahmen			
	1922		1923		1922		1923	
	Tonnen	%	Tonnen	%	Fr.	%	Fr.	%
II. Gepäcktransport . .	5,894	—	6,982	—	234,064. 61	97,07	256,670. 23	96,11
Nebengebühren	—	—	—	—	7,054. 65	2,93	10,388. 85	3,89
Total	5,894	—	6,982	—	241,119. 26	100,00	267,059. 08	100,00
III. Tiertransport.	Stück		Stück					
I. Klasse	4,684	9,37	5,386	10,33				
II. »	28,344	56,74	32,278	61,88	178,936.35	97,33	189,060. 11	97,11
III. »	10,175	20,37	8,982	17,22				
IV. »	6,752	13,52	5,514	10,57				
Nebengebühren	—	—	—	—	4,917. 80	2,67	5,625. 50	2,89
Total	49,955	100,00	52,160	100,00	183,854. 15	100,00	194,685. 61	100,00
IV. Gütertransport.	Tonnen		Tonnen					
Eilgut	4,017	0,34	3,430	0,31				
Stückgutklasse 1	28,807	2,40	30,551	2,75				
» 2	22,417	1,87	22,546	2,03				
Wagenladungsklasse A	13,205	1,10	19,028	1,71				
» B	58,082	4,84	54,994	4,94				
» Spezialtarif I^a	7,512	0,63	7,581	0,68	5,453,332.77	99,04	4,570,750. 04	96,97
» » I^b	32,209	2,69	45,291	4,07				
» » II^a	2,768	0,23	3,177	0,29				
» » II^b	34,411	2,87	30,398	2,73				
» » III^a	9,860	0,82	10,054	0,90				
» » III^b	295,336	24,63	72,475	6,52				
Ausnahmetarife	690,513	57,58	812,810	73,07				
Nebengebühren	—	—	—	—	52,747. 62	0,96	142,962. 05	3,03
Total	1,199,137	100,00	1,112,335	100,00	5,506,080. 39	100,00	4,713,712, 09	100,00
	Tonnen							
V. Posttransporte.	4,509	—	3,963	—	175,832. 95	—	140,886. 80	—
VI. Verschiedene Einnahmen	—	—	—	—	521,990. 31	—	431,037, 53	—
Gesamt-Einnahmen	—	—	—	—	9,567,102. 76	—	9,194,005. 08	—

2. Durchschnittsergebnisse des Verkehrs und der Einnahmen.

Betriebslänge 118 Kilometer.	1922	1923
A. Verkehr.		
Personentransport.		
Gesamtzahl der Reisenden im ganzen	1,884,139	2,336,907
» » » per Bahnkilometer	15,967	19,804
Personenkilometer I. Klasse	714,199	901,174
» II. »	3,475,089	4,505,982
» III. »	27,397,881	35,006,819
» im ganzen	31,587,169	40,413,975
» per Bahnkilometer	267,688	342,491
» per Zugskilometer	42,29	49,59
» per Achsenkilometer	4,02	4,33
Mittlere Ausnützung der Sitzplätze %	23,79	25,62
Jeder Reisende hat im Durchschnitt befahren km	16,76	17,29
Gepäck-, Tier- und Gütertransport.		
Gepäcktransport.		
Gepäck Tonnen	5,894	6,982
» %	0,48	0,61
Tiertransport.		
Tiere Stückzahl	49,955	52,160
» Gewicht in Tonnen	10,925	12,268
» %	0,90	1,08
Gütertransport.		
Güter aller Art Tonnen	1,199,137	1,112,335
» » » %	98,25	97,96
Gesamtgewicht aller Güter inkl. Gepäck		
» aller Tiere und Post im ganzen Tonnen	1,220,465	1,135,548
» Tiere und Post per Bahnkilometer	10,343	9,623
Posttransport.		
Poststücke über 5 kg Tonnen	4,509	3,963
» über 5 kg %	0,37	0,35
Gepäcktonnenkilometer	139,248	168,612
Tiertonnenkilometer	200,064	243,788
Gütertonnenkilometer	55,752,267	43,017,624
Posttonnenkilometer	148,704	123,404
Tonnenkilometer im ganzen	56,240,283	43,553,428
» per Bahnkilometer	476,612	36,910
» per Zugskilometer	52,04	38,90
» per Achsenkilometer	3,35	2,70
Mittlere Ausnützung der Tragkraft %	52,34	42,19
Jede Tonne hat im Durchschnitt befahren km	46,08	38,35

B. Betriebseinnahmen.

		1922	1923
Personentransport.			
Ertrag des Personentransportes im ganzen	Fr.	2,938,226	3,446,624
» » » per Bahnkilometer	»	24,900	29,209
» » » per Zugskilometer	»	3,93	4,23
» » » per Achsenkilometer	Cts.	37,39	36,93
» » » per Reisenden	Fr.	1,56	1,47
» » » per Reisenden und Kilometer	Cts.	9,30	8,53
» » » in Prozenten der gesamten Transporteinnahmen	%	32,48	39,33
Gepäck- Tier- und Gütertransport.			
Ertrag des Gepäcktransportes im ganzen	Fr.	241,119	267,059
» » » in Prozenten	%	3,95	5,02
» » » per Tonne	Fr.	40,91	38,25
» » » per Tonne und Kilometer	Cts.	173,16	158,50
» » » per 100 Fr. Personeneinnahmen	Fr.	8,21	7,75
Ertrag des Tiertransportes im ganzen	»	183,854	194,686
» » » in Prozenten	%	3,01	3,66
» » » per Stück		3,68	3,73
» » » per Tonne und Kilometer	Cts.	91,90	79,86
Ertrag des Gütertransportes im ganzen	Fr.	5,506,081	4,713,712
» » » in Prozenten	%	90,16	88,67
» » » per Tonne	Fr.	4,59	4,24
» » » per Tonne und Kilometer	Cts.	9,88	10,96
Ertrag des Posttransportes im ganzen	Fr.	175,833	140,887
» » » in Prozenten	%	2,88	2,65
» » » per Tonne	Fr.	39,00	35,55
Gesamtertrag (Gepäck, Tiere, Güter und Post) im ganzen	»	6,106,887	5,316,344
» » » » » » per Bahnkilometer	»	51,753	45,054
» » » » per Zugskilometer	»	5,65	4,75
» » » » per Achsenkilometer	Cts.	36,40	33,01
» » » » per Tonne und Kilometer	»	10,86	12,21
» » » » in Prozenten der gesamten Transporteinnahmen	%	67,52	60,67
Total der Transporteinnahmen im ganzen	Fr.	9,045,113	8,762,968
» » » per Bahnkilometer	»	76,653	74,262
» » » Zugskilometer	»	8,37	7,88
» » » per Achsenkilometer	Cts.	36,71	34,45
« » » in Prozenten der Gesamteinnahmen	%	94,54	95,31
Pachtzinse- und Mietzinse		220,481	229,639
Ertrag von Hilfsgeschäften		271,906	184,495
Sonstige Einnahmen		29,603	16,903
Verschiedene Einnahmen im ganzen	Fr.	521,990	431,037
» » per Bahnkilometer	»	4,424	3,653
» » in Prozenten der Gesamteinnahmen	%	5,46	4,69
Gesamteinnahmen im ganzen	Fr.	9,567,103	9,194,005
» per Bahnkilometer	»	81,077	77,915
» per Zugskilometer	»	8,85	8,21
» per Achsenkilometer	Cts.	38,83	36,14

3. Verkehr und Einnahmen nach den Monaten.

Monate	Transportquantitäten																		
	Personen	Gepäck	Tiere	Güter															
	Zahl	Tonnen	Stück	Eilgut	Stückgut 1	Stückgut 2	A	B	Spezial-Tarife I a	I b	II a	II b	III a	III b	Ausnahme-Tarife	Posttransporte über 5 kg	Total	Dienstgüter
				Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
Januar	139,401	605	2,523	244	2,159	1,540	1,376	4,612	735	4,790	108	2,062	733	28,173	44,859	—	91,391	715
Februar	125,289	500	2,441	241	2,092	1,627	1,010	4,413	668	5,490	242	2,406	666	2,255	80,091	—	101,201	1,113
März	175,154	301	3,680	204	2,651	2,022	1,715	4,951	839	5,757	248	2,580	867	3,476	121,591	800	147,701	1,185
April	148,992	363	4,106	226	2,514	1,935	1,215	3,488	525	2,475	277	3,121	1,010	3,798	71,329	—	91,913	1,235
Mai	168,422	412	4,469	318	2,707	1,834	1,425	3,389	547	3,905	184	2,775	781	4,261	59,344	—	81,470	808
Juni	209,020	517	5,465	320	2,736	1,847	1,702	5,202	509	4,048	220	2,291	716	4,159	61,044	800	85,594	1,050
Juli	331,103	1,009	2,208	354	2,444	1,762	1,791	3,865	426	3,219	258	2,548	791	4,433	49,254	—	71,145	958
August	317,975	1,290	2,578	343	2,506	1,815	1,849	5,817	611	3,071	413	2,467	945	3,954	57,774	—	81,565	1,163
September	237,908	772	7,532	281	2,538	1,980	1,447	3,738	494	3,446	268	1,882	722	4,136	68,965	800	90,697	345
Oktober	157,984	481	7,678	284	2,792	2,364	1,826	5,885	782	2,190	408	2,504	1,165	5,649	82,292	—	108,141	451
November	143,310	348	5,109	314	2,792	2,138	2,065	5,677	629	2,827	366	3,096	940	5,113	61,403	—	87.360	1,498
Dezember	182,349	384	4,371	301	2,620	1,682	1,607	3,957	816	4,073	185	2,666	718	3,068	54,864	1,563	78,120	1,696
Total	2,336.907	6,982	52,160	3,430	30,551	22,546	19,028	54,994	7,581	45,291	3,177	30,398	10,054	72,475	812,810	3,963	1,116,298	12.217

Monate	Einnahmen															
	Personen		Gepäck		Tiere		Güter		Posttransporte Stücke über 5 kg		Verschied. Einnahmen		TOTAL		Einnahmen p. Bahnkm	
	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.
Januar	180,022	95	18,917	33	8,968	88	353,070	—	—	—	12,589	25	573,568	41	4,860	75
Februar	137,564	22	17,860	18	9,672	45	469,794	83	—	—	5,152	37	640,044	05	5,424	10
März	183,649	95	12,487	14	15,853	62	643,176	60	35,000	—	9,188	30	899.355	61	7,621	66
April	228,904	12	15,322	81	19,814	34	363,050	79	—	—	9,785	15	636,877	21	5,397	27
Mai	261,233	35	15,798	63	15,808	62	325,116	10	—	—	9,661	89	627,618	59	5,318	80
Juni	307,803	02	20,157	91	13,727	82	284,651	74	40,000	—	11,605	59	677,946	08	5,745	31
Juli	616,450	57	39,292	79	13,069	07	260,618	19	—	—	23,912	92	953,343	54	8,079	18
August	577,786	56	52,932	34	10,880	79	339,795	21	—	—	8,902	46	990.297	36	8,392	35
September	348,069	04	30,375	78	23,921	11	378,721	22	40,000	—	11,118	39	832,205	54	7.052	59
Oktober	225,874	62	17,588	18	30,347	23	473,246	47	—	—	14,656	09	761,712	59	6,455	19
November	178,534	89	13,293	66	19,168	53	393,228	99	—	—	18,624	16	622,850	23	5,278	39
Dezember	200,730	68	13,032	33	13,453	15	429,241	95	25,886	80	295,840	96	978,185	87	8,289	71
Total	3,446,623	97	267,059	08	194,685	61	4,713,712	09	140,886	80	431,037	53	9,194,005	08	77,915	30
Gegenüber 1922: Mehr	508,398	27	25,939	82	10,831	46	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Weniger	—	—	—	—	—	—	792,368	30	34,946	15	90,952	78	373,097	68	3,161	84

4. Verkehr nach Entfernungen.

Distanzen	Personen				Personenkilometer				Gepäck		Tiere			Güter	
	I.	II.	III.	Total	I.	II.	III.	Total	Tonnen	Tonnen-Kilom.	Stück	Tonnen	Tonnen-Kilom.	Tonnen	Tonnen-kilometer
km															
1	8	631	11,834	12,473	8	631	11,834	12,473	10	10	—	—	—	—	—
2	4,981	17,518	88,538	111,037	9,962	35,036	177,076	222,074	253	506	46	3	6	2,791	5,582
3	1	927	209,004	209,932	3	2,781	627,012	629,796	161	483	121	28	84	5,668	17,004
4	—	159	111,329	111,488	—	636	445,316	445,952	61	244	483	126	504	6,136	24,544
5	—	216	78,845	79,061	—	1,080	394,225	395,305	12	60	450	122	610	353	1,765
6	8	425	70,797	71,230	48	2,550	424,782	427,380	41	246	111	20	120	1,141	6,846
7	—	219	48,640	48,859	—	1,533	340,480	342,013	22	154	250	53	371	409	2,863
8	—	58	24,371	24,429	—	464	194,968	195,432	18	144	53	9	72	249	1,992
9	—	223	40,805	41,028	—	2,007	367,245	369,252	34	306	206	39	351	1,276	11,484
10	2,040	13,402	262,721	278,163	20,400	134,020	2,627,210	2,781,630	908	9,080	15,010	3,752	37,520	56,396	563,960
11	12	612	186,135	186,759	132	6,732	2,047,485	2,054,349	156	1,716	300	67	737	7,285	80,135
12	—	52	8,249	8,301	—	624	98,988	99,612	22	264	13	1	12	100	1,200
13	9,691	52,575	239,100	301,366	125,983	683,475	3,108,300	3,917,758	1,812	23,556	16,720	4,142	53,846	527,137	6,852,781
14	598	1,962	32,306	34,866	8,372	27,468	452,284	488,124	64	896	443	90	1,260	611	8,554
15	—	50	6,024	6,074	—	750	90,360	91,110	4	60	4	—	—	27	405
16	—	34	7,617	7,651	—	544	121,872	122,416	14	224	187	35	560	354	5,664
17	4,005	11,575	77,484	93,064	68,085	196,775	1,317,228	1,582,088	132	2,244	850	148	2,516	2,371	40,307
18	366	1,371	23,595	25,332	6,588	24,678	424,710	455,976	20	360	146	29	522	462	8,316
19	323	2,672	49,878	52,873	6,137	50,768	947,682	1,004,587	217	4,123	2,018	522	9,918	13,489	256,291
20	—	—	601	601	—	—	12,020	12,020	1	20	2	—	—	115	2,300
21	—	27	3,094	3,121	—	567	64,974	65,541	28	588	106	22	462	434	9,114
22	—	52	4,701	4,753	—	1,144	103,422	104,566	17	374	13	2	44	4,365	96,030
23	—	42	5,814	5,856	—	966	133,722	134,688	10	230	142	39	897	272	6,256
24	899	3,160	62,501	66,560	21,576	75,840	1,500,024	1,597,440	353	8,472	2,776	662	15,888	27,944	670,656
25	—	19	3,261	3,280	—	475	81,525	82,000	5	125	85	23	575	108	2,700
26	14	41	6,971	7,026	364	1,066	181,246	182,676	5	130	81	17	442	366	9,516
27	3,264	16,245	182,576	202,085	88,128	438,615	4,929,552	5,456,295	645	17,415	3,918	935	25,245	26,788	723,276
28	4,012	15,549	81,849	101,410	112,336	435,372	2,291,772	2,839,480	971	27,188	1,414	215	6,020	17,870	500,360
29	—	—	27	27	—	—	783	783	—	—	—	—	—	13	377
30	11	42	4,194	4,247	330	1,260	125,820	127,410	18	540	135	25	750	1,887	56,610
31	—	73	4,223	4,296	—	2,263	130,913	133,176	31	961	153	39	1,209	3,226	100,006
32	20	493	12,187	12,700	640	15,776	389,984	406,400	33	1,056	53	12	384	223	7,136
33	—	8	2,437	2,445	—	264	80,421	80,685	5	165	930	25	825	206	6,798
34	—	1	468	469	—	34	15,912	15,946	1	34	60	1	34	10	340
35	79	10,478	27,978	38,535	2,765	366,730	979,230	1,348,725	2	70	21	3	105	23	805
36	—	—	237	237	—	—	8,532	8,532	1	36	13	2	72	6	216
37	—	—	193	193	—	—	7,141	7,141	—	—	11	3	111	—	—
38	—	—	75	75	—	—	2,850	2,850	—	—	2	1	38	—	—
39	—	12	433	445	—	468	16,887	17,355	—	—	40	7	273	11	429
41	—	14	719	733	—	574	29,479	30,053	1	41	1	—	—	9	369
42	121	1,852	34,628	36,601	5,082	77,784	1,454,376	1,537,242	130	5,460	265	38	1,596	2,070	86,940
43	386	1,354	7,100	8,840	16,598	58,222	305,300	380,120	49	2,107	381	79	3,397	151	6,493
44	—	—	42	42	—	—	1,848	1,848	—	—	4	1	44	95	4,180
45	—	—	1	1	—	—	45	45	—	—	—	—	—	—	—
46	—	—	6	6	—	—	276	276	—	—	—	—	—	—	—
48	39	127	4,140	4,306	1,872	6,096	198,720	206,688	10	480	1	—	—	41	1,968

49	2	—	720	722	98	—	35,280	35,378	1	49	45	2	98	4	196
50	3	145	1,169	1,317	150	7,250	58,450	65,850	13	650	—	—	—	5	250
51	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
52	—	1	199	200	—	52	10,348	10,400	1	52	8	2	104	52	2,704
53	—	—	3	3	—	—	159	159	—	—	—	—	—	—	—
54	—	—	7	7	—	—	378	378	—	—	3	1	54	—	—
55	—	—	146	146	—	—	8,030	8,030	—	—	—	—	—	4	220
56	—	—	14	14	—	—	784	784	—	—	52	8	448	—	—
57	—	—	168	168	—	—	9,576	9,576	1	57	20	4	228	38	2,166
58	—	—	31	31	—	—	1,798	1,798	—	—	—	—	—	1	58
59	—	28	4,883	4,911	—	1,652	288,097	289,749	4	236	146	32	1,888	250	14,750
60	—	—	48	48	—	—	2,880	2,880	—	—	—	—	—	—	—
61	18	151	1,530	1,699	1,098	9,211	93,330	103,639	16	976	34	10	610	19,546	1,192,306
62	—	—	35	35	—	—	2,170	2,170	—	—	17	—	—	—	—
63	—	—	7	7	—	—	441	441	—	—	—	—	—	—	—
64	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
65	—	4	1,101	1,105	—	260	71,565	71,825	1	65	91	26	1,690	14,195	922,675
66	—	2	210	212	—	132	13,860	13,992	1	66	1	—	—	30	1,980
67	—	2	183	185	—	134	12,261	12,395	—	—	7	—	—	29	1,943
68	—	—	26	26	—	—	1,768	1,768	—	—	—	—	—	—	—
69	—	—	28	28	—	—	1,932	1,932	—	—	39	1	69	—	—
70	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
71	—	—	33	33	—	—	2,343	2,343	—	—	—	—	—	—	—
72	—	8	503	511	—	576	36,216	36,792	—	—	25	6	432	56	4,032
73	—	—	14	14	—	—	1,022	1,022	—	—	—	—	—	2	146
74	1,614	4,902	12,792	19,308	119,436	362,748	946,608	1,428,792	63	4,662	47	15	1,110	4,919	364,006
75	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
76	—	—	3	3	—	—	228	228	—	—	—	—	—	—	—
77	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
78	—	1	173	174	—	78	13,494	13,572	—	—	4	1	78	12	936
79	—	—	39	39	—	—	3,081	3,081	—	—	—	—	—	—	—
80	—	—	6	6	—	—	480	480	—	—	—	—	—	—	—
81	—	—	137	137	—	—	11,097	11,097	—	—	18	3	243	213	17,253
82	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
83	—	2	23	25	—	166	1,909	2,075	—	—	—	—	—	41	3,403
84	2,811	15,505	67,254	85,570	236,124	1,302,420	5,649,336	7,187,880	491	41,244	3,400	764	64,176	355,482	29,860,48[illegible]
86	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
87	—	—	35	35	—	—	3,045	3,045	—	—	—	—	—	1,842	160,254
88	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
91	169	946	2,412	3,527	15,379	86,086	219,492	320,957	61	5,551	121	34	3,094	2,715	247,065
93	360	848	2,500	3,708	33,480	78,864	232,500	344,844	52	4,836	63	22	2,046	410	38,130
95	—	3	74	77	—	285	7,030	7,315	—	—	1	—	—	1	95
	35,855	176,818	2,124,234	2,336,907	901,174	4,505,982	35,006,819	40,413,975	6,982	168,612	52,160	12,268	243,788	1,112,335	43,017,624

Posttonnen	Posttonnen-km
3,963	123,404

5. Ausscheidung des Verkehrs.

	Personentransport			Gepäcktransport			Viehtransport			Gütertransport exkl. Posttransporte			Total Einnahmen		°/o
	Anzahl	Ertrag		Tonnen	Ertrag		Stück	Ertrag		Tonnen	Ertrag		Ertrag		
		Fr.	Cts.		Fr.	Cts.		Fr.	Cts.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	
A. Lokalverkehr	513,747	497,080	08	432	29,888	40	2,401	16,940	40	12,955	108,428	29	652,337	17	7,57
B. Direkter Verkehr	1,245,600	1,475,660	57	2,991	112,805	64	19,148	98,578	95	188,143	1,319,740	16	3,006,785	32	34,87
C. Transitverkehr	577,560	1,473,883	32	3,559	124,365	04	30,611	79,166	26	911,237	3,285,543	64	4,962,958	26	57,56
TOTAL	2,336,907	3,446,623	97	6,982	267,059	08	52,160	194,685	61	1,112,335	4,713,712	09	8,622,080	75	100,00

Ausscheidung des Transitverkehrs nach den verschiedenen Transitstrecken.

Transitstrecken.	Anzahl	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Stück	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	°/o
Scherzligen tr.-Spiez tr.	93,018	88,003	97	534	7,379	44	13,964	25,442	94	39,182	78,885	64	199,711	99	4,02
Scherzligen tr.-Interlaken Ost tr.	74,406	228,072	67	839	32,878	03	1,078	6,022	80	10,783	88,848	44	355,821	94	7,17
Scherzligen tr. Interl. Bhf. Cook	17,859	48,995	56	—	—	—	—	—	—	—	—	—	48,995	56	0,99
Scherzligen tr.-Frutigen	2,028	7,523	65	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7,523	65	0,15
Scherzligen tr.-Brig tr.	55,787	450,615	39	437	45,010	73	1,327	9,698	41	335,322	2,097,474	80	2,602,799	33	52,44
Spiez tr.-Interlaken Ost tr.	4,403	10,637	34	41	1,109	65	25	118	07	64	535	09	12,400	15	0,25
Spiez tr.-Interlaken Bhf. Cook	15,655	41,988	69	—	—	—	—	—	—	—	—	—	41,988	69	0,85
Spiez tr.-Mülenen tr.		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Spiez tr.-Frutigen Cook	6,086	8,202	28	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8,202	28	0,16
Spiez tr.-Brig tr.	13,726	127,159	12	2	173	83	10	175	52	2,999	36,788	80	164,297	27	3,31
Spiez tr.-Reichenbach	86	112	52	—	—	—	—	—	—	—	—	—	112	52	—
Interlaken Bhf. tr.-Interl. Ost tr.	51,022	12,722	56	26	102	85	—	—	—	—	—	—	12,825	41	0,26
Interlaken Ost tr.-Brig tr.	1,459	15,871	33	24	2,714	03	—	—	—	228	5,578	75	24,164	11	0,49
Frutigen-Kandersteg Cook	4,106	9,322	85	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9,322	85	0,19
Kandersteg-Brig Cook	1,582	11,853	65	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11,853	65	0,24
Münster tr.-Lengnau tr.	231,762	412,469	21	1,654	34,993	70	14,207	37,708	52	522,659	977,432	12	1,462,603	55	29,47
Thun tr.-Scherzligen	4,575	332	53	2	2	78	—	—	—	—	—	—	335	31	0,01
Total	577,560	1,473,883	32	3,559	124,365	04	30,611	79,166	26	911,237	3,285,543	64	4,962,958	26	100,00

6. Chronologische Uebersicht des Verkehrs und der Einnahmen.

Betriebsjahr	Verkehr				Transporteinnahmen														Verschiedene Einnahmen			
	Personen	Gepäck	Tiere	Güter	Personen		Gepäck		Tiere		Güter		Total		Per Kilometer		Mehr- oder Minder-Einnahmen		Im ganzen		Per Kilometer	
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1893	178,469	1,537	6,310	22,840	156,073	80	19,211	75	7,414	88	69,736	87	252,437	30	8,143	14	—	—	5,966	99	192	48
1894	293,030	2,360	10,593	44,547	221,251	09	26,794	29	11,246	88	116,856	68	376,148	94	12,133	84	+ 123,711	64	9,783	61	315	59
1895	336,222	2,739	12,333	47,049	263,367	62	31,613	29	11,961	87	122,092	71	429,035	49	13,839	85	+ 52,886	55	11,127	28	358	94
1896	319,999	2,654	12,516	55,636	284,188	91	35,084	86	13,793	71	153,583	30	486,650	78	15,698	41	+ 57,615	29	13,478	78	434	80
1897	389,402	2,754	18,189	82,390	327,570	06	39,147	82	19,762	71	198,762	38	585,242	97	18,878	80	+ 98,592	19	15,675	85	505	67
1898	444,550	3,107	21,559	80,431	354,124	36	40,852	21	21,469	08	195,470	79	611,916	44	19,739	24	+ 26,673	47	14,208	93	458	35
1899	535,379	3,642	21,707	85,777	399,374	81	47,358	98	23,212	41	208,282	10	678,228	30	21,878	33	+ 66,311	86	17,971	11	579	71
1900	458,222	3,101	22,202	71,977	383,654	84	50,265	30	25,255	11	209,937	09	669,112	34	21,584	23	— 9,115	96	16,183	66	522	05
1901	585,437	3,550	27,047	86,076	454,731	20	56,368	30	30,845	58	244,845	64	786,790	72	17,484	23	+ 117,677	38	54,730	93	1,216	24
1902	684,647	4,013	34,358	113,709	523,200	63	63,203	06	37,383	35	300,693	58	924,480	62	20,544	01	+ 137,689	90	78,992	04	1,755	38
1903	762,800	4,417	35,506	126,714	579,977	24	65,403	01	36,757	76	325,371	96	1,007,509	97	22,389	11	+ 83,029	35	76,380	48	1,697	34
1904	780,525	4,778	36,258	141,614	590,635	65	71,420	71	35,333	47	364,160	91	1,061,550	74	23,590	01	+ 54,040	77	78,204	65	1,737	88
1905	859,911	5,391	39,691	159,852	647,668	36	80,066	51	39,820	71	402,667	57	1,170,223	15	26,004	95	+ 108,672	41	78,041	56	1,734	26
1906	978,476	5.911	41,272	184,453	717,525	03	86,337	24	41,746	65	457,490	16	1,303,099	08	28,957	75	+ 132,875	93	81,712	80	1,815	84
1907	1,068,171	6,335	39,393	242,120	772,592	49	91,783	45	42,363	21	557,586	50	1,464,325	65	32,540	57	+ 161,226	57	89,382	30	1,986	27
1908	1,099,960	6,467	40,081	224,308	798,391	63	92,869	61	42,859	41	527,299	21	1,461,419	86	32,475	99	— 2,905	79	86,800	94	1,928	91
1909	1,110,812	6,832	39,627	218,017	795,549	53	99,452	70	42,775	60	517,961	84	1,455,739	67	32,349	77	— 5,679	19	95,947	47	2,132	17
1910	1,196,422	7,058	44,596	238,287	861,489	58	103,397	43	48,506	64	556,220	75	1,569,614	40	34,880	32	+ 113,874	73	89,024	12	1,978	31
1911	1,314,009	8,007	39,176	246,032	935,716	68	116,788	63	46,406	78	580,433	81	1,679,345	90	37,318	79	+ 109,731	50	77,716	58	1,727	03
1912	1,317,178	8,005	42,304	291,237	938,252	55	117,703	60	46,748	59	646,352	93	1,749,057	67	38,867	94	+ 69,711	77	85,420	88	1,898	24
1913	1,656,800	7,786	36,544	322,935	1,860,352	20	182,996	07	58,093	71	1,145,150	98	3,246,492	96	44,472	50	+1,497,435	29	147,956	28	2,026	80
1914	1,242,347	6,222	39,860	432,995	1,705,677	58	143,326	89	74,319	88	1,707,395	43	3,630,719	78	34,578	28	+ 384,226	82	198,758	48	1,892	94
1915	851,294	3,208	44,007	879,612	872,071	25	61,659	24	80,524	08	2,523,510	84	3,537,765	41	32,757	08	— 92,954	37	211,105	69	1,954	68
1916	1,442,084	4,854	71,669	1,446,554	1,257,536	53	86,305	63	116,247	40	2,571,017	28	4,031,106	84	34,161	92	+ 493,341	43	324,786	56	2,752	43
1917	1,617,048	5,525	65,914	1,175,625	1,447,542	33	108,521	82	123,472	86	2,363,329	27	4,042,866	28	34,261	57	+ 11,759	44	386,365	35	3,274	28
1918	1,513,691	5,101	75,226	1,230,327	1,570,841	78	127,424	93	182,586	37	2,411,291	60	5,292,144	68	44,848	68	+1,249,278	40	432,531	80	3,665	52
1919	1,725,304	5,351	38,932	1,262,034	2,223,810	28	184,193	33	168,080	13	6,043,715	88	8,619,799	62	73,049	14	+3,327,644	94	544,370	62	4,613	31
1920	1,950,079	6,136	32,976	1,680,106	2,774,403	21	229,795	85	149,435	66	8,453,061	07	11,606,695	79	98 361	82	+2,986,896	17	669,555	99	5,674	20
1921	1,820,548	6,043	35,400	1,463,177	3,016,750	50	252,525	46	163,661	64	8,618,798	96	12,051,736	56	102,133	36	+ 445,030	77	530,327	44	4,494	30
1922	1,884,139	5,894	49,955	1,203,646	2,938,225	70	241,119	26	183,854	15	5,681,913	34	9,045,112	45	76,653	49	—3,006,624	11	521,990	31	4,423	65
1923	2,336,907	6,982	52,160	1,116,298	3,446,623	97	267,059	08	194,685	61	4,854,598	89	8,762,967	55	74,262	43	— 282,144	90	431,037	53	3,652	86

7. Durchschnittsergebnisse der Betriebsrechnung.

Betriebslänge: 118 km.		1922	1923
Allgemeine Verwaltung:			
Personalkosten	Fr.	329,518	328,321
Nebenkosten	»	39,605	33,928
Im ganzen	»	369,123	362,249
Per Bahnkilometer	»	3,128	3,070
» Zugskilometer	»	0,34	0,32
» Achsenkilometer	Cts.	1,60	1,42
In Prozenten der Gesamtausgaben	%	4,87	5,14
Unterhalt und Bewachung der Bahn:			
Personalkosten	Fr.	319,847	295,703
Nebenkosten	»	30,431	31,083
Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen	»	668,169	595,495
Im ganzen	»	1,018,447	922,281
Per Bahnkilometer	»	8,631	7,816
» Zugskilometer	»	0,94	0,82
» Achsenkilometer	Cts.	4,13	3,62
In Prozenten der Gesamtausgaben	%	13,43	13,08
Stationsdienst und Zugsbegleitung:			
Personalkosten	Fr.	1,790,778	1,719,615
Nebenkosten	»	126,921	120,422
Im ganzen	»	1,917,699	1,840,037
Per Bahnkilometer	»	16,252	15,594
» Zugskilometer	»	1,77	1,64
» Achsenkilometer	Cts.	7,78	7,23
In Prozenten der Gesamtausgaben	%	25,29	26,10
Fahr- und Werkstättedienst:			
Personalkosten	Fr.	856,309	783,865
Nebenkosten	»	14,129	14,380
Material- und Kraftverbrauch des Rollmaterials	»	850,370	915,148
Unterhalt und Erneuerung der elektr. Einrichtungen	»	111,569	81,746
Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials	»	1,389,005	1,175,097
Im ganzen	»	3,221,382	2,970,236
Per Bahnkilometer	»	27,300	25,171
» Zugskilometer	»	2.99	2,65
» Achsenkilometer	Cts.	13,08	11,67
In Prozenten der Gesamtausgaben	%	42,49	42,18

		1922	1923
Verschiedene Ausgaben:			
Pacht- und Mietzinse	Fr.	328,105	292,466
Verlust an Hilfsbetrieben	»	43,435	28,622
Sonstige Ausgaben	»	683,261	633,977
Im ganzen	»	1,054,801	955,065
Per Bahnkilometer	»	8,939	8,094
In Prozenten der Gesamtausgaben	%	13,92	13,55
Gesamtausgaben:			
Im ganzen	Fr.	7,581,452	7,049,868
Per Bahnkilometer	»	64,250	59,745
» Zugskilometer	»	7,01	6,30
» Achsenkilometer	Cts.	30,08	27,71
In Prozenten der Gesamteinnahmen	%	79,24	76,68
B. Ueberschuss der Gesamteinnahmen.			
Im ganzen	Fr.	1,985,650	2,144,137
Per Bahnkilometer	»	16,827	18,171
» Per Zugskilometer	»	1,84	1,91
» Achsenkilometer	Cts.	8,06	8,43
In Prozenten der Gesamteinnahmen	%	20,76	23,32

	1922	1923
Zugskilometer	1,080,773	1,119,606
Achsenkilometer	24,633,707	25,439,512

8. Leistungen

I. Lokomotiven und Motorwagen. (Ohne die Linie Münster-Lengnau.)	Be 5/7	Ce 4/6	Ce 6/6
			Lokomotiv-
A. Parcours des eigenen Materials auf eigener und fremder Bahn.			
a. Auf eigener Bahn:			
Personen- und gemischte Züge	437,326	61,399	14,967
Güterzüge	258,219	1,214	3,722
Vorspann bei Personen- und gemischten Zügen	12,555	928	152
Vorspann bei Güterzügen	20,604	597	32
Materialzüge	1,505	36	24
Leerfahrten	40,058	957	453
Rangierdienst	3,218	1,216	1,555
Total	773,485	66,347	20,905
b. Auf fremder Bahn:			
Personen- und gemischte Züge	1,992	80,445	10
Güterzüge	1,675	10,343	—
Vorspann bei Personen- und gemischten Zügen	102	369	—
Vorspann bei Güterzügen	187	36	—
Materialzüge	—	67	—
Leerfahrten	122	262	—
Rangierdienst	—	781	—
Total	4,078	92,303	10
Total auf eigener und fremder Bahn	777,563	158,650	20,915
B. Parcours des eigenen und fremden Materials auf eigener Bahn.			
Personen- und gemischte Züge	437,326	179,294	14,967
Güterzüge	258,219	3,198	3,722
Vorspann bei Personen- und gemischten Zügen	12,555	4,554	152
Vorspann bei Güterzügen	20,604	1,927	32
Materialzüge	1,505	90	24
Leerfahrten	40,058	2,950	453
Rangierdienst	3,218	4,801	1,555
Total	773,485	196,814	20,905
Zugskilometer	.	.	.
Vorspannkilometer	.	.	.
Nutzkilometer	.	.	.

✶ Leistungen der SBB-Lokomotiven auf dem Verbindungsgeleise Bahnhof Thun-Scherzligen.

des Rollmaterials.

Serie						Total	
A 3/5	E 3/3	Ec 1/6	Ed 3/3	*	Ce 2/4		
Kilometer					Motorwagenkilometer	1923	1922
—	35	—	2,568	—	114,701	630,996	557,493
—	39	—	2,490	—	4	265,688	291,157
—	—	—	9	—	2,875	16,519	23,466
—	—	—	—	—	28	21,261	32,963
—	—	205	34	—	30	1,834	950
—	16	26	1,269	—	19,851	62,630	74,481
—	147	—	33,290	—	1,564	40,990	33,239
—	237	231	39,660	—	139,053	1,039,918	1,013,749
—	—	—	24	—	10,972	93,443	90,395
—	—	—	40	—	—	12,058	16,718
—	—	—	—	—	—	471	1,275
—	—	—	—	—	—	223	247
—	—	—	15	—	10	92	175
—	—	—	63	—	2,302	2,749	676
—	—	—	44	—	—	825	729
—	—	—	186	—	13,284	109,861	110,215
—	237	231	39,846	—	152,337	1,149,779	1,123,964
10	35	—	3,210	194	114,701	749,737	691,458
—	39	—	3,061	—	4	268,243	298,412
—	—	—	30	1	2,875	20,167	30,119
—	—	—	—	—	28	22,591	33,174
—	—	205	54	—	30	1,908	960
10	16	26	1,585	193	19,851	65,142	77,747
—	147	—	43,295	—	1,564	54,580	51,551
20	237	231	51,235	388	139,053	1,182,368	1,183,421
.	.	.	.	.	.	1,017,980	989,870
.	.	.	.	.	.	42,758	63,293
.	.	.	.	.	.	1,060,738	1,053,163

II. Parcours der S. B. B.-Lokomotiven auf der Linie Münster-Lengnau.

Monate	Personen-züge	Güter-züge	Fakult. Personen-züge	Fakult. Güter-züge	Vorsp. bei Personen-zügen	Vorspann bei Güter-zügen	Material-züge	Leer-fahrten	Rangier-Dienst	Total 1923	Total 1922
Januar . .	5,504	2,704	182	325	585	330	52	130	63	9,875	7,292
Februar . .	5,136	2,496	65	338	128	250	48	52	57	8,570	6,570
März . .	5,749	2,691	—	715	65	289	52	39	57	9,657	7,984
April . .	5,554	2,600	13	858	39	187	50	39	48	9,388	7,223
Mai . . .	5,738	2,691	11	520	13	250	52	13	54	9,342	7,473
Juni . . .	6,633	2,704	—	442	102	499	507	26	72	10,985	9,180
Juli . . .	6,819	2,704	65	299	390	590	444	52	72	11,435	9,863
August . .	6,739	2,808	286	208	390	564	507	13	69	11,584	10,665
September .	6,542	2,600	156	377	299	523	507	52	69	11,125	9,944
Oktober . .	6,804	2,886	65	481	—	486	585	39	87	11,433	9,775
November .	6,609	3,380	13	52	78	330	442	39	75	11,018	9,450
Dezember .	6,919	3,172	377	—	393	221	429	104	78	11,693	9,845
Total	74,746	33,436	1,233	4,615	2,482	4,519	3,675	598	801	126,105	105,264
Zugskilometer .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	114,030	95,358
Vorsp.-Kilometer		.	.	.	.	.	.	.	.	7,001	6,958
Nutzkilometer .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	121,031	102,316

III. Gesamtparcours des eigenen und fremden Materials auf eigener Bahn.

(B. L. S., einschliesslich Münster-Lengnau.)

	Lokomotivkilometer		Zugskilometer		Vorspannkilometer		Nutzkilometer	
	1922	1923	1922	1923	1922	1923	1922	1923
Dampflokomotiven .	156,837	177,828	100,210	120,385	7,013	7,031	107,223	127,416
Elektr. Lokomotiven	1,002,299	991,592	881,498	896,920	60,101	39,825	941,599	936,745
Motorwagen . . .	129,549	139,053	103,520	114,705	3,137	2,903	106,657	117,608
Gesamttotal	1,288,685	1,308,473	1,085,228	1,132,010	70,251	49,759	1,155,479	1,181,769

IV. Lauf der Personen- und Lastwagen.

A. Eigenes Material auf eigener und fremder Bahn.

		1922	1923
		Achsen-Kilometer	
Motorwagen	im ganzen	519,196	604,988
»	per Achse	43,266	50,416
Personenwagen	im ganzen	16,450,931	16,260,338
»	per Achse	61,568	60,447
Gepäckwagen	im ganzen	2,153,297	2,443,861
»	per Achse	44,860	50,914
Güterwagen	im ganzen	3,006,236	3,341,551
»	per Achse	6,479	7,202

B. Eigenes und fremdes Material auf eigener Bahn.

	1922	1923
Motorwagen	519,196	559,972
Personenwagen	7,339,798	8,773,745
Motor- und Personenwagen zusammen	7,858,994	9,333,717
Gepäckwagen	1,992,548	2,166,616
Güterwagen	13,997,146	13,139,981
Gepäck- und Güterwagen zusammen	15,989,694	15,306,597
Postwagen	787,599	799,198
Alle Wagen zusammen	24,636,287	25,439,512
Heizkesselwagen	191,401	232,520

9. Zugsdienst und Durchschnitte betr. den Verkehr des Rollmaterials.

		1922	1923
Lauf der Züge:			
Personen- und gemischte Züge	Kilometer	746,961	815,032
Güterzüge mit Personenbeförderung	»	—	—
Reine Güterzüge	»	333,812	304,574
Im ganzen	»	1,080,773	1,119,606
Durchschnittliche Zusammensetzung der Züge:			
Dampflokomotiven und elektrische Lokomotiven	D L* Anzahl	0,099	0,114
	E L* »	0,871	0,836
	M W* »	0,099	0,105
Motorwagen	Achsen	0,47	0,60
Personenwagen	»	6,76	7,62
Privatpersonenwagen	»	0,03	0,22
Gepäckwagen	»	1,84	1,93
Güterwagen	»	12,96	11,74
Postwagen	»	0,73	0,71
Im ganzen	»	22,79	22,72
Heizkesselwagen	»	0,18	0,20
Tägliche Züge über die ganze Bahn:			
Personen- und gemischte Züge	Anzahl	17,34	18,92
Güterzüge mit Personenbeförderung	»	—	—
Reine Güterzüge	»	7,75	7,07
Im ganzen	»	25,09	25,99
Höchste Zugsgeschwindigkeit nach Fahrplan		75 km/Std.	75 km/Std.
Durchschnitte per Bahnkilometer:			
Zugskilometer	Anzahl	9,159	9,488
Motorwagen	Achsenkilometer	4,400	4,745
Personenwagen	»	62,201	74,354
Gepäckwagen	»	16,886	18,361
Güterwagen	»	118,620	111,356
Postwagen	»	6,675	6,773
Im ganzen	»	208,782	215,589
Heizkesselwagen	»	1,622	1,970

* D L Dampflokomotiven.
* E L Elektrische Lokomotiven.
* M W Motorwagen.

10. Beförderte Nutz- und Rollmaterial-Lasten.

		1922 †	1923 †
Befördertes totes Gewicht :)*			
Dampflokomotiven und elektrische Lokomotiven im Nutzdienst	Km-Tonnen	98,510,182	96,700,272
Motor-Personenwagen	»	6,962,592	7,461,026
Personenwagen	»	52,282,529	62,643,255
Lastwagen	»	71,970,507	68,892,097
Postwagen	»	4,335,960	4,687,529
Im ganzen	»	234,061,770	240,384,179
Per Bahnkilometer	»	2,229,160	2,289,373
Per Zugskilometer	»	237,53	239,05
In Prozenten des Gesamtgewichtes	%	81,95	86,01
Dienstwagen (Heizwagen)	Km-Tonnen	5,204,142	4,916,076 §
Befördertes Nutzgewicht :			
Reisende (75 Kilogramm)	Km-Tonnen	2,017,369	2,554,235
Gepäck, Tiere und Güter	»	49,539,016	36,542,392
Im ganzen	»	51,556,385	39,096,627
Per Bahnkilometer	»	491,013	372,349
Per Zugskilometer	»	52,32	38,88
In Prozenten des Gesamtgewichtes	%	18,05	13,99
Befördertes Gesamtgewicht :			
Im ganzen	Km-Tonnen	285,618,155	279,480,806
Per Bahnkilometer	»	2,720,173	2,661,722
Per Zugskilometer	»	289,84	277,93

† Nur B. L. S., *ohne* die Linie Münster-Lengnau.
* Die Kilometertonnen wurden nach den Ausweisen der Wagenrapporte berechnet und weisen die *effektiv* beförderten Lasten auf.
§ Approximativ, weil definitive Angaben von d. S.B.B. nicht erhältlich.

Zusammenstellung für die ganze Bahn.

		B. L. S. (105 km)		M. L. (13 km)		Total (118 km)	
		1922	1923	1922	1923	1922	1923
Befördertes Nutzgewicht :							
Reisende	Km-Tonnen	2,017,369	2,554,235	351,668	476,813	2,369,037	3,031,048
Gepäck, Tiere und Güter	»	49,539,016	36,542,392	6,701,267	7,011,036	56,240,283	43,553,428
Im ganzen	»	51,556,385	39,096,627	7,052,935	7,487,849	58,609,320	46,584,476
In Proz. des Gesamtgewichtes	%	18,05	13,99	20,25	18,33	18,29	14,54
Befördertes Gesamtgewicht	Km-Tonnen	285,618,155	279,480,806	34,822,375*	40,857,008*	320,440,530	320,337,814

* Nach den Angaben der S. B. B.

D.

Verkehrsstatistische Tabellen

über den

Schiffsbetrieb.

Tabellen 11 und 12.

11. Personen-Verkehr pro 1923, ausgeschieden nach Billetgattungen.

Billetgattungen	Platz	Thunersee Transportquantitäten 1922	Thunersee Transportquantitäten 1923	Thunersee Einnahmen absolut 1922		Thunersee Einnahmen absolut 1923		Thunersee prozentual 1922	Thunersee prozentual 1923	Brienzersee Transportquantitäten 1922	Brienzersee Transportquantitäten 1923	Brienzersee Einnahmen absolut 1922		Brienzersee Einnahmen absolut 1923		Brienzersee prozentual 1922	Brienzersee prozentual 1923
		Personen	Personen	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	%	%	Personen	Personen	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	%	%
Gewöhnl. Billette, einfache	I. Platz	8,631	9,481	29,006	92	32,873	73	7,11	6,67	4,185	4,855	8,091	65	9,758	19	7,40	6,69
	II. »	69,095	75,356	111,639	18	119,045	28	27,36	24,14	35,948	43,595	28,946	44	34,917	93	26,47	23,94
» » Hin- u. Rückf.	I. »	8,071	9,539	20,737	13	22,633	87	5,08	4,59	3,640	6,555	6,732	91	12,412	78	6,15	8,51
	II. »	90,047	103,242	110,500	14	122,989	01	27,08	24,94	17,200	25,763	15,484	14	23,767	10	14,16	16,30
Sonntags-Retourbillette	I. »	196	233	553	35	676	01	0,14	0,14	—	—	—	—	—	—	—	—
	II. »	3,675	4,976	6,239	86	7,958	75	1,53	1,61	—	—	—	—	—	—	—	—
Kollektivbillette	I. »	865	3,355	2,082	02	7,754	54	0,51	1,57	1,862	5,146	2,597	34	6,926	01	2,37	4,75
	II. »	26,069	30,780	19,085	40	26,802	42	4,68	5,43	8,470	11,224	6,112	90	7,371	97	5,59	5,06
Feste Rundfahrtbillette	I. »	2,315	579	8,522	58	2,262	28	2,09	0,46	239	123	491	18	209	70	0,45	0,14
	II. »	2,292	3,364	5,213	96	5,650	93	1,28	1,15	3,099	4,594	3,223	09	4,953	16	2,94	3,40
Schweiz. komb. Billette	I. »	1,797	2,919	4,921	50	7,759	57	1,20	1,57	1,276	1,813	2,252	15	3,086	88	2,06	2,12
	II. »	6,312	8,289	9,391	06	13,351	43	2,30	2,71	4,295	5,675	4,722	58	6,063	96	4,32	4,16
Reiseunternehmer-Billette	I. »	4,460	8,428	15,753	95	30,801	55	3,86	6,25	2,550	3,606	5,095	53	7,307	53	4,66	5,01
	II. »	426	661	843	05	1,454	27	0,21	0,29	239	289	308	12	358	95	0,28	0,25
Beamtenbillette	I. »	165	236	100	90	142	56	0,02	0,03	112	184	38	32	64	78	0,03	0,04
	II. »	2,815	3,359	1,084	76	888	—	0,27	0,18	1,949	2,902	497	50	542	44	0,45	0,37
Total ohne Abonnemente und Extrafahrten		227,231	264,797	345,675	76	403,044	20	—	—	85,064	116,324	84,593	85	117,741	38	—	—
Schweiz. Generalabonnemente:	I. Platz	—	—	6,947	34	5,702	34	1,70	1,16	—	—	6,431	40	5,214	62	5,88	3,57
	II. »	—	—	11,248	94	10,097	99	2,76	2,07	—	—	10,413	54	9,234	31	9,52	6,33
Interne Generalabonnemente:																	
Zur vollen Taxe (Erwachsene): für 8 Tage	I. Platz	—	—	554	50	744	—	0,13	0,15	—	—	÷ 4	—	530	—	—	0,36
	II. »	—	—	1,047	25	1,709	50	0,26	0,35	—	—	20	15	251	—	0,02	0,17
für 15 Tage	I. »	—	—	1,296	25	2,267	75	0,32	0,47	—	—	109	—	84	75	0,10	0,06
	II. »	—	—	1,670	25	23,358	10	0,41	4,74	—	—	÷ 14	—	1,722	65	—	1,18
für 30 Tage	I. »	—	—	529	25	398	50	0,13	0,08	—	—	197	25	161	—	0,20	0,11
	II. »	—	—	534	—	824	80	0,13	0,17	—	—	—	—	86	—	—	0,06
für 3, 6 und 12 Monate	I. »	—	—	178	50	257	25	0,04	0,05	—	—	—	—	—	—	—	—
	II. »	—	—	103	25	459	55	0,02	0,09	—	—	—	—	—	—	—	—
Zur halben Taxe (Kinder- und Schülerabonnements): für 8, 15 und 30 Tage	I. »	—	—	—	—	23	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	II. »	—	—	31	—	37	—	0,01	—	—	—	—	—	—	—	—	—
für 3, 6 u. 12 Monate	I. »	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	II. »	—	—	—	—	99	40	—	0,02	—	—	—	—	—	—	—	—
Kilometerabonnemente	I. »	—	—	3,483	40	4,271	35	0,85	0,86	—	—	761	28	1,077	06	0,69	0,74
	II. »	—	—	31,350	60	38,442	20	7,68	7,79	—	—	6,851	52	9,693	54	6,26	6,65
Extrafahrten *)		—	—	3,437	40	1,358	—	0,84	0,27	—	—	—	—	42	—	—	0,03
Gesamttotal		—	—	408,087	69	493,094	93	100,00	100,00	—	—	109,360	34	145,838	31	100,00	100,00

* Extrafahrten, für welche Billette gelöst wurden, sind hierin nicht inbegriffen, sondern oben in den betreffenden Billetgattungen berücksichtigt.

12. Verteilung der Transporteinnahmen pro 1923 auf die Monate.

Thunersee

Monate	Personen: Schweiz. General-Abonnemente Fr.	Ct.	Personen: Interne General-Abonnemente Fr.	Ct.	Personen: Familien-Abonnemente Fr.	Ct.	Personen: Uebrige Billette Fr.	Ct.	Personen: TOTAL Fr.	Ct.	Gepäck- und Expressgut Fr.	Ct.	Tiere und Güter Fr.	Ct.	Post-transporte Fr.	Ct.	Total: Betrag Fr.	Ct.	Total: %	Total: gegenüber 1922 Fr.	Ct.
Januar	1,584	64	—	—	172	80	6,188	87	7,946	31	13	71	241	28	—	—	8,201	30	1,68	+ 1,612	04
Februar	1,113	45	—	—	76	80	3,882	05	5,072	30	4	57	248	86	—	—	5,325	73	1,06	+ 309	14
März	929	63	—	—	259	20	4,898	26	6,087	09	26	96	597	95	—	—	6,712	—	1,33	+ 1,205	22
April	1,217	69	—	—	1,814	40	9,555	62	12,587	71	58	44	691	75	—	—	13,337	90	2,64	+ 3,597	—
Mai	1,710	55	6,551	75	3,513	60	29,905	63	41,681	53	111	89	934	71	—	—	42,728	13	8,47	+ 11,032	44
Juni	1,566	85	5,140	—	4,068	30	36,379	87	47,155	02	183	76	1,053	36	—	—	48,392	14	9,59	÷ 8,786	15
Juli	1,092	47	16,788	20	11,698	05	102,138	50	131,717	22	454	73	5,055	56	—	—	137,227	51	27,20	+ 38,870	34
August	1,640	26	2,809	30	14,073	60	133,911	42	152,434	58	562	85	1,469	29	—	—	154,466	72	30,62	+ 29,873	43
September	1,407	45	÷ 737	50	6,134	40	45,769	40	52,573	75	194	09	÷ 2,323	88	—	—	50,443	96	10,00	+ 7,609	32
Oktober	1,279	58	÷ 148	—	768	—	12,580	21	14,479	79	75	51	1,100	25	—	—	15,655	55	3,10	+ 48	33
November	1,331	65	÷ 224	90	115	20	4,389	08	5,611	03	21	14	284	—	—	—	5,916	17	1,17	÷ 2,322	26
Dezember	926	11	—	—	19	20	14,803	29	15,748	60	25	62	305	55	—	—	16,079	77	3,19	+ 2,510	89
Total 1923	15,800	33	30,178	85	42,713	55	404,402	20	493,094	93	1,733	27	9,658	68	—	—	504,486	88	100,00	+ 85,559	74
1922	18,196	28	5,944	25	34,834	—	349,113	16	408,087	69	1,576	07	9,263	38	—	—	418,927	14	—	—	—
gegenüber 1922: mehr	—	—	24,234	60	7,879	55	55,289	04	85,007	24	157	20	395	30	—	—	85,559	74	—	—	—
gegenüber 1922: weniger	2,395	95	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Brienzersee

Monate	Personen: Schweiz. General-Abonnemente Fr.	Ct.	Personen: Interne General-Abonnemente Fr.	Ct.	Personen: Familien-Abonnemente Fr.	Ct.	Personen: Uebrige Billette Fr.	Ct.	Personen: TOTAL Fr.	Ct.	Gepäck- und Expressgut Fr.	Ct.	Tiere und Güter Fr.	Ct.	Post-transporte Fr.	Ct.	Total: Betrag Fr.	Ct.	Total: %	Total: gegenüber 1922 Fr.	Ct.
Januar	1,471	92	—	—	181	80	568	25	2,221	97	11	63	103	96	—	—	2,337	56	1,50	+ 431	66
Februar	1,000	80	—	—	134	40	426	59	1,561	79	12	61	106	06	—	—	1,680	46	1,08	+ 363	26
März	817	02	—	—	230	40	627	88	1,675	30	15	55	201	04	—	—	1,891	89	1,22	+ 418	76
April	1,105	09	—	—	172	80	640	68	1,918	57	18	12	245	49	—	—	2,182	18	1,40	+ 399	04
Mai	1,597	94	—	—	499	20	1,891	12	3,988	26	33	68	323	03	—	—	4,344	97	2,80	+ 113	83
Juni	1,454	20	216	—	1,228	80	11,027	06	13,926	06	88	19	725	39	—	—	14,739	64	9,49	÷ 2,736	17
Juli	979	87	1,692	50	3,465	60	37,329	63	43,467	60	268	90	868	18		—	44,604	68	28,71	+ 15,309	77
August	1,527	67	823	40	3,523	20	47,398	84	53,273	11	334	92	842	72	—	—	54,450	75	35,05	+ 15,272	43
September	1,294	87	103	50	940	80	15,485	79	17,824	96	102	88	458	90	—	—	18,386	74	11,84	+ 8,135	71
Oktober	1,166	98	—	—	163	20	1,024	41	2,354	59	11	52	230	82	—	—	2,596	93	1,67	÷ 238	46
November	1,219	07	—	—	105	60	593	86	1,918	53	11	07	133	10	—	—	2,062	70	1,33	÷ 260	98
Dezember	813	50	—	—	124	80	769	27	1,707	57	16	37	150	66	4,200	—	6,074	60	3,91	÷ 174	25
Total 1923	14,448	93	2,835	40	10,770	60	117,783	38	145,838	31	925	44	4,389	35	4,200	—	155,353	10	100,00	+ 37,034	57
1922	16,844	94	308	75	7,612	80	84,593	85	109,360	34	928	49	3,829	70	4,200	—	118,318	53	—	—	—
gegenüber 1922: mehr	—	—	2,526	65	3,157	80	33,189	53	36,477	97	—	—	559	65	—	—	37,034	57		—	
gegenüber 1922: weniger	2,396	01	—	—	—	—	—	—	—	-	3	05	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Berner-Alpenbahn-Gesellschaft

Bern-Lötschberg-Simplon

Neunzehnter

Geschäftsbericht samt Rechnungen und Bilanz

über das

Geschäftsjahr 1924

Bern
Buchdruckerei Feuz
1925

Berner-Alpenbahn-Gesellschaft

Bern-Lötschberg-Simplon

Neunzehnter

Geschäftsbericht samt Rechnungen und Bilanz

über das

Geschäftsjahr 1924

Beilagen:

Jahresrechnungen der Pensions- und Hilfskasse für die Beamten und Angestellten B. L. S./B. N.

Jahresrechnungen der Kranken- und Hilfskasse für die ständigen Arbeiter der B. L. S./B. N.

a. Krankenversicherung.

b. Invaliditäts- und Sterbeversicherung.

Verkehrsstatistische Tabellen über den Bahn- und Schiffsbetrieb.

Bern

Buchdruckerei Feuz

1925

Gesellschaftsorgane.

A. Verwaltungsrat.

Präsident:

(mit Amtsdauer bis zur ordentl. Generalversammlung 1930)

Herr *Lohner, E.*, Regierungsrat, Bern.

I. Vizepräsident:

(gleiche Amtsdauer wie der Präsident)

Herr *Descubes, A.*, Direktor der Bauten der franz. Ostbahnen, Paris.

II. Vizepräsident:

(gleiche Amtsdauer wie der Präsident)

Herr Dr. *Volmar, F.*, Regierungsrat, Bern.

Vertreter der Aktionäre im Verwaltungsrat:

(mit Amtsdauer bis zur ordentl. Generalversammlung 1930)

1. Herr *Aellig, A.*, Direktor der Kantonalbank Bern, Bern.
2. » *Bechler, P.*, Grossrat, Münster.
3. » *Bouilloux-Lafont, M.*, Bankier, Delegierter des Verwaltungsrates der Süd-West-Bahnen, Etampes.
4. » *Descubes, A.*, Direktor der Bauten der französischen Ostbahnen, Paris.
5. » *Grimm, R.*, Nationalrat, Bern.
6. » *Hahn, O.*, Fürsprech, Bern. † 2. Juni 1924.
7. » *Kunz, P.*, Stadtpräsident, Thun.
8. » *de Lalande, L.*, anc. Ministre de France, Paris.
9. » *Loste, J.*, Privatier, Paris.
10. » *Mabilleau, L.*, Direktor des «Musée social» und Präsident der «Association des Soc. mutuelles de la France», Paris.
11. » *Michel, A.*, Notar, Interlaken.
12. » Dr. *Michel, Friedr.*, a. Nationalrat, Interlaken.
13. » *Morgenthaler, N.*, Direktor der Emmentalbahn, Burgdorf.
14. » *Petit, Casimir*, Paris.
15. » *Rebmann, J. J.*, a. Nationalrat, Erlenbach.
16. » *Roesti, R.*, Privatier, Montreux.
17. » *Stauffer, A.*, Regierungsrat, Bern.
18. » *Vilgrain, L.*, Président hon. de la Chambre de Commerce de Nancy, Nancy.
19. » *Will, Ed.*, Generaldirektor B. K. W., Bern.

20. Herr *Wiriot, Louis,* Unternehmer, Paris.
21. » *Wullimann, Leo,* Kaufmann, Grenchen.
22. » *von Wurstemberger, Franz,* alt Grossrat, Bern.
23. » *Wyder, H.,* Hotelier, Interlaken.

Vertreter der Eidgenossenschaft im Verwaltungsrat:
(Amtsdauer bis 31. Dezember 1925)

24. Herr *Calame, Henri,* Nationalrat, Neuenburg.
25. » *Hunziker, Otto,* Nationalrat, Zofingen.
26. » *Jäggi, B.,* a. Nationalrat, Basel.
27. » *Dr. Räber, J.,* Ständerat, Küssnacht.

Vertreter des Kantons Bern im Verwaltungsrat:
(Amtsdauer bis 31. Mai 1926)

28. Herr *Bösiger, W.,* Regierungsrat, Bern.
29. » *Bühler, G.,* a. Nationalrat, Frutigen.
30. » *Lohner, E.,* Regierungsrat, Bern.
31. » *Dr. Volmar, F.,* Regierungsrat, Bern.

Vertreter des Kantons Wallis im Verwaltungsrat:
(Amtsdauer bis auf Widerruf)

32. Herr *Burgener, J.,* Staatsrat, Sitten.
33. » *Evêquoz,* Nationalrat, Sitten.
34. » *Dr. Seiler, H.,* Nationalrat, Brig.
35. » *Troillet, M.,* Staatsrat, Sitten.

B. Verwaltungsausschuss.

Präsident:
(mit Amtsdauer bis zur Genralversammlung 1930)

Herr *Lohner, E.,* Regierungsrat, Bern.

Vizepräsident:
(gleiche Amtsdauer wie der Präsident)

Herr *Bühler, G.,* a. Nationalrat, Frutigen.

Mitglieder:
(mit Amtsdauer bis zur Generalversammlung 1930)

1. Herr *Aellig, A.,* Bankdirektor, Bern.
2. » *Bösiger, W.,* Regierungsrat, Bern.
3. » *Bühler, G.,* a. Nationalrat, Frutigen.
4. » *Descubes, A.,* Direktor der Bauten der französischen Ostbahnen, Paris.
5. » *Lohner, E.,* Regierungsrat, Bern.
6. » *Mabilleau, L.,* Direktor des «Musée social», Paris.
7. » *Dr. Michel, Fr.,* a. Nationalrat, Interlaken.
8. » *Petit, Casimir,* Paris.
9. » *Dr. Volmar, F.,* Regierungsrat, Bern.
10. » *Will, Ed.,* Generaldirektor B. K. W., Bern.

C. Direktion.

Präsident:
(mit Amtsdauer bis zur Generalversammlung 1930)

Herr *Bühler, G.,* a. Nationalrat, Frutigen.

Vizepräsident:
(gleiche Amtsdauer wie der Präsident)

Herr Dr. *Volmar, F.*, Regierungsrat, Bern.

Mitglieder:

Herr *Aellig, A.*, Direktor der Kantonalbank, Bern.
» *Bösiger, W.*, Regierungsrat, Bern.
» *Bühler, G.,* a. Nationalrat, Frutigen.
» *Lohner, E.,* Regierungsrat, Bern.
» *Dr. Volmar, F.*, Regierungsrat, Bern.
» *Will, Ed.,* Generaldirektor B. K. W., Bern.

Delegierter des Verwaltungsrates für Schutzbauten:

Herr *Bühler, G.,* a. Nationalrat, Frutigen.

D. Direktor.

Herr *Kunz, G.*, a. Ständerat, Bern.

E. Kontrollstelle.

Mitglieder:

Herr *Römer, H.,* Fürsprecher, Biel.
» *Collette, P.*, gew. Notar, Paris.
» *Ott, E.,* Bankdirektor, Bern.

Suppleanten:

Herr *Wyss, A.,* Verwalter der Hypothekarkasse, Bern.
» *Bäschlin, H.,* Oberrichter, Bern.
» *Jäggi, G.,* Buchhalter der Berner Oberland-Bahnen, Interlaken.

An die Aktionäre

der

Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon

Wir haben die Ehre, Ihnen hiermit den Geschäftsbericht sowie die Rechnungen und die Bilanz des Jahres 1924 zur Genehmigung vorzulegen.

I. Allgemeiner Teil.

1. Gesellschaftsorgane.

a. Generalversammlung.

Zur *ordentlichen Generalversammlung* wurden die Aktionäre auf Samstag, den 14. Juni 1924, vormittags 11 Uhr, in das Rathaus nach Bern einberufen; sie wurde besucht von 33 Aktionären mit 120,877 vertretenen Aktien, wovon gemäss Art. 14 der Statuten 80,714 stimmberechtigt waren. Nach Kenntnisnahme des Berichtes der Kontrollstelle und eines Schreibens des eidg. Eisenbahndepartements vom 6. Juni 1924, laut welchem den Rechnungen und der Bilanz des Jahres 1923 im Sinne des Rechnungsgesetzes die Genehmigung erteilt wurde, erhob die Generalversammlung den nachstehenden Antrag des Verwaltungsrates einstimmig zum Beschluss:

«Es seien der Geschäftsbericht sowie die Rechnungen und Bilanz des Jahres 1923 zu genehmigen unter Entlastung der Gesellschaftsbehörden.»

Die von der Generalversammlung gewählten Mitglieder des Verwaltungsrates befanden sich im periodischen Austritt; gemäss dem Wahlvorschlag der Regierung des Kantons Bern wurden folgende Herren als Vertreter der Aktionäre im Verwaltungsrat mit Amtsdauer bis zur ordentlichen Generalversammlung des Jahres 1930 bezeichnet:

Aellig A., Direktor der Kantonalbank Bern, Bern,
Bechler P., Grossrat, Münster,
Bouilloux-Lafont M., Bankier, Delegierter des Verwaltungsrates der Süd-West-Bahnen, Etampes,
Descubes A., Direktor der Bauten der französischen Ostbahnen, Paris,
Grimm R., Gemeinderat, Bern,
Kunz P., Stadtpräsident, Thun,
de Lalande L., anc. Ministre de France, Paris,
Loste J., Paris,
Mabilleau L., Direktor des «Musée social» und Präsident der «Association des Sociétés mutuelles de la France», Paris,

Michel A., Notar, Interlaken,
Dr. *Michel Friedrich,* alt Nationalrat, Interlaken,
Morgenthaler N., Direktor der Emmentalbahn, Burgdorf,
Petit Casimir, Paris,
Rebmann J. J., alt Nationalrat, Erlenbach,
Rœsti R., Privatier, Montreux,
Stauffer A., Regierungsrat, Bern,
Vilgrain L., Président honoraire de la Chambre de Commerce de Nancy, Nancy,
Will Ed., Generaldirektor B. K. W., Bern,
Wiriot Louis, entrepreneur, Paris,
Wullimann Leo, Kaufmann, Grenchen,
von Wurstemberger Franz, alt Grossrat, Bern,
Wyder H., Hotelier, Interlaken.

In die Kontrollstelle für das Jahr 1925 wurden die bisherigen Mitglieder wiedergewählt, nämlich:

Als *Revisoren:* Herr *H. Römer,* Fürsprecher, Biel,
» *P. Collette,* gew. Notar, Paris,
» *E. Ott,* Bankdirektor, Bern.
Als *Suppleanten:* Herr *A. Wyss,* Verwalter der Hypothekarkasse, Bern,
» *H. Bäschlin,* Oberrichter, Bern,
» *G. Jäggi,* Buchhalter der B. O. B., Interlaken.

b. Verwaltungsbehörden.

Aus Gesundheitsrücksichten musste Herr a. Nationalrat *J. Hirter,* von dessen Verzicht auf das Präsidium des Verwaltungsrates, das er seit der Gründung der Gesellschaft innegehabt hatte, wir im letztjährigen Geschäftbericht Mitteilung machten, im Laufe des Jahres 1924 zu unserm grössten Bedauern auch als Mitglied des Verwaltungsrates und der übrigen Behörden (Verwaltungsausschuss und Direktion) zurücktreten. Für die der Berner Alpenbahn seit dem Jahre 1906 geleisteten aussergewöhnlichen Dienste schuldet unsere Gesellschaft Herrn Hirter unauslöschlichen Dank.

Leider haben wir im Berichtsjahre auch den Verlust des Herrn Fürsprecher *O. Hahn* in Bern zu beklagen, welcher am 2. Juni 1924 verstorben ist; er gehörte seit 1912 als Aktionärvertreter dem Verwaltungsrate an und war stets ein eifriger Verfechter der Interessen unseres Unternehmens. Den Verstorbenen werden wir in gutem und dankbarem Andenken behalten.

Nach der erfolgten Neuwahl konstituierte sich der *Verwaltungsrat* für die 6jährige Amtsdauer bis zur ordentlichen Generalversammlung im Jahre 1930 wie folgt:

Präsident: Herr Regierungsrat *Lohner,* Bern,
I. Vizepräsident: Herr Direktor *Descubes,* Paris,
II. Vizepräsident: Herr Regierungsrat Dr. *Volmar,* Bern.

Der *Verwaltungsausschuss* wurde bestellt aus

Herr *Aellig A.,* Bankdirektor, Bern,
» *Bösiger W.,* Regierungsrat, Bern,
» *Bühler G.,* a. Nationalrat, Frutigen,
» *Descubes A.,* Direktor der Bauten der franz. Ostbahnen, Paris,
» *Lohner E.,* Regierungsrat, Bern,
» *Mabilleau,* Direktor, Paris,
» Dr. *Michel Fr.,* a. Nationalrat, Interlaken,

Herr *Petit Casimir*, Paris,
» Dr. *Volmar F.*, Regierungsrat, Bern,
» *Will Ed.*, Generaldirektor B. K. W., Bern.
Präsident: Herr Regierungsrat *Lohner*, Bern,
Vizepräsident: » a. Nationalrat *Bühler*, Frutigen.

Ferner wurden gewählt:

In die *Direktion:*

Herr *Aellig A.*, Direktor der Kantonalbank, Bern,
» *Bösiger W.*, Regierungsrat, Bern,
» *Bühler G.*, a. Nationalrat, Frutigen,
» *Lohner E.*, Regierungsrat, Bern,
» Dr. *Volmar F.*, Regierungsrat, Bern,
» *Will Ed.*, Generaldirektor B. K. W., Bern.
Präsident: Herr a. Nationalrat *Bühler*, Frutigen,
Vizepräsident: » Regierungsrat Dr. *Volmar*, Bern.

Als Delegierter des Verwaltungsrates für Schutzbauten:

Herr *Bühler*, a. Nationalrat, Frutigen.

Im Berichtsjahre trat der *Verwaltungsrat* zu 3 Sitzungen zusammen und behandelte folgende wichtigere Geschäfte:

Betriebsbudget 1924; Fahrplan 1924/25; Abänderung der Statuten der Kranken- und Hülfskasse; Beschaffung von 2 Motorwagen; Statuten-Revision; Geschäftsbericht, Rechnungen und Bilanz pro 1923; Schiffsanschluss Thun; Wahlen; Lokomotivbeschaffung.

Der *Verwaltungsausschuss* hielt 2 Sitzungen ab mit 11 Traktanden und die *Direktion* 15 Sitzungen mit 133 Traktanden.

2. Beziehungen zu Staats- und Gemeindebehörden.

Im allgemeinen geben die Beziehungen zu den eidgenössischen, kantonalen und Gemeindebehörden zu besondern Bemerkungen nicht Anlass. Immerhin ist zu sagen, dass insbesondere Gemeindebehörden glauben, sie dürften Forderungen in bezug auf Fahrplangestaltung und Verbesserung von Bahnanlagen etc. stellen ohne Rücksicht auf die Kostenfolge.

Wir müssen zu solchen Begehren wiederholt bemerken, dass unsere Gesellschaft angesichts ihrer finanziellen Lage nicht im Falle ist, allen derartigen Forderungen zu entsprechen, sondern dass sie sich unbedingt darauf beschränken muss, nur auf solche Ansuchen einzutreten, die durch die Verkehrsbedürfnisse auch wirklich begründet sind.

3. Beziehungen zu andern Transportanstalten.

Schiffsanschluss an den neuen Zentralbahnhof Thun. Zur Abklärung über die Kostenfolge wurde eine Ausschreibung der Bauarbeiten angeordnet. Auf Grund der eingelangten Offerten ist dann der Baukosten-Voranschlag auf Fr. 1,350,000.— festgesetzt worden, wobei einer ästhetisch gut wirkenden Ausführung der Kanal- und Hafenanlagen Rechnung getragen wurde.

Nachdem durch die Gemeindeabstimmung von Thun vom 13./14. September 1924 die Finanzierung des Schiffsanschlusses als gesichert betrachtet werden konnte, wurden die Vorarbeiten für dessen Ausführung in Angriff genommen. Am 30. September 1924 sind die Bauarbeiten einem Konsortium übertragen worden, bestehend aus folgenden Firmen: Frutiger

& Lanzrein, Bauunternehmung in Bern; Grütter, Schneider & Cie., Bauunternehmung in Thun; Leuenberger & Trachsel, Bauunternehmung in Spiez; Niggli, Bauunternehmer in Interlaken.

Im Bauvertrag ist bestimmt, dass die Arbeiten bis zum 1. November 1925 in allen Teilen fertig gestellt sein müssen. Der Aushub des Hafenbassins und die Erstellung der Hafeneinfassung sollen aber so betrieben werden, dass die Dampfschiffe am 5. Juni 1925 (Tag des Inkrafttretens des neuen Fahrplanes) den Kanal befahren und an den Ländten beim Zentralbahnhof in Thun anlegen können.

Schon vor der Vergebung der Arbeiten an die «Baugesellschaft für den Dampfschiffhafen Thun» wurden bezüglich des Landerwerbes gütliche Verhandlungen mit den Landeigentümern aufgenommen, indessen konnten nur in zwei Fällen freihändige Käufe abgeschlossen werden; vier weitere Fälle mussten durch die eidgenössische Schätzungskommission beurteilt werden, gegen deren Entscheid von beiden Parteien der Rekurs an das Bundesgericht ergriffen wurde. Um den Baubeginn nicht zu verzögern, wurde beim Bundesrat in den letztgenannten vier Fällen ein Besitzeinweisungsgesuch gestellt, welchem gegen Hinterlage von *Fr. 143,650.* — entsprochen worden ist.

Ueber den weitern Verlauf der Expropriationsverhandlungen und der Bauarbeiten sowie der Verhandlungen mit der Gemeinde Thun über verschiedene Bau- und Kostenfragen wird der nächstjährige Geschäftsbericht Aufschluss geben.

4. Personal-Angelegenheiten.

a. Teuerungszulagen an Pensionierte. Entsprechend den Schlussnahmen in früheren Jahren sind den vor dem 1. Mai 1920 Pensionierten (Datum der Inkraftsetzung der neuen Gehaltsordnung) folgende Teuerungszulagen bewilligt worden:

Fr. 500. — für einen pensionierten Invaliden,
» 300. — für eine pensionierte Witwe,
» 75. — » » » Waise.

Die Teuerungszulage darf 100 % der ordentlichen Pension nicht übersteigen; sie wird nicht ausgerichtet an Pensionierte, deren Einkommen aus Vermögen oder Nebenverdienst den Betrag von Fr. 4200. — jährlich übersteigt.

Die Gesamtausgaben für alle Linien zusammen betragen rund Fr. 21,000. —, wovon auf die B. L. S. inklusive Schiffe rund Fr. 17,100. — entfallen.

b. Invaliditätsversicherung für das Arbeiterpersonal. Nachdem dem Arbeiterpersonal bereits auf den 1. Januar 1924 (vide Geschäftsbericht 1923) eine sehr wesentliche Verbesserung der Pensionsskala zugestanden wurde, sind vom Gewerkschaftsamt die folgenden weitern Begehren gestellt worden:

a. Vorschieben der Pensionsberechtigung vom vollendeten 15. auf das 10. Mitgliedsjahr.
b. Einführung einer Hinterbliebenenversicherung.

Die durch den Versicherungstechniker der S. B. B. durchgeführten Berechnungen über die finanziellen Folgen dieser Postulate haben nun ergeben, dass auch bei einer Mehrleistung des Personals von 1 Lohnprozent, wie offeriert, ein ungedeckter *Fehlbetrag* verbleibt von

		Fr. 1,002,432. 38
Abzüglich:		
a. Mehreinnahmen für 1 Lohnprozent	Fr. 173,299. 49	
b. Aktivüberschuss der versicherungstechnischen Bilanz per 31. Dezember 1922	» 345,972. 57	
		» 519,272. 06
Das Defizit würde alsdann noch betragen		Fr. 483,160. 32

für welche Summe die Bahnverwaltungen hätten aufkommen müssen.

Angesichts der misslichen Finanzsituation der verschiedenen interessierten Unternehmungen konnte aber von der Uebernahme solch grosser Verpflichtungen keine Rede sein, weshalb die bezüglichen Begehren abgelehnt wurden.

c. Gratifikationen. Analog dem Vorgehen bei andern Bahnverwaltungen ist beschlossen worden, den Beamten und Angestellten mit dem zurückgelegten 40. Dienstjahre eine Gratifikation in der Höhe des zuletztbezogenen Monatsgehaltes zu verabfolgen.

5. Unfallwesen.

Ueber die Unfälle, von welchen im Berichtsjahre das Personal der Betriebsgemeinschaft betroffen wurde, gibt nachstehende Zusammenstellung Aufschluss:

Personal-Kategorien	Zahl der Unfälle		Zahl der Unfalltage			
	Betriebs-Unfälle	Nichtbetriebs-Unfälle	Betriebs-Unfälle		Nichtbetriebs-Unfälle	
			im ganzen	im Durchschnitt	im ganzen	im Durchschnitt
Bahningenieure und Bahnmeister	—	—	—	—	—	—
Bahn- und Barrierenwärter und -wärterinnen	6	4	24	4	135	34
Streckenarbeiter	78	9	1051	14	94	10
Stationspersonal ohne Weichenwärter und Rangierpersonal	27	7	289	11	236	34
Weichenwärter und Rangierpersonal	15	5	208	14	49	10
Zugspersonal	48	3	711	15	24	8
Fahrdienstpersonal	9	7	279	31	120	17
Lokomotivpersonal	17	6	295	18	112	19
Werkstättepersonal	89	17	743	8	204	12
Leitungspersonal	9	1	82	9	21	21
Schiffspersonal	9	2	145	16	21	10
Verwaltungspersonal	2	13	11	5	69	5
Zusammen	309	74	3838	12	1085	15

Im abgelaufenen Jahre ereigneten sich 4 Betriebsunfälle mit bleibendem Nachteil; die betroffenen Angestellten wurden im Rahmen des Gesetzes, bzw. des Zuschussreglementes unserer Gesellschaft, von der Schweiz. Unfallversicherungs-Anstalt und der Unfallversicherungsgesellschaft «Winterthur» entschädigt.

Nennenswerte Unfälle von Passagieren oder Drittpersonen sind pro 1924 keine zu verzeichnen.

Zu bemerken ist, dass die Abrechnung mit der Schweizerischen Unfallversicherungsanstalt im Gegensatz zu der frühern Privatversicherung eine sehr komplizierte und daher zeitraubende Arbeit bedeutet.

Bei genannter Anstalt ist auch noch ein Rekurs gegen eine wesentliche Prämienerhöhung auf 1. Januar 1925 hängig; hierüber werden wir im folgenden Geschäftsbericht nähere Mitteilungen bringen.

6. Verschiedenes.

a. Mit der Niederrheinischen Güterassekuranz-Gesellschaft in Wesel, Generalvertretung in Basel, ist ein Vertrag abgeschlossen worden, der u. a. folgendes bestimmt:

«Die genannte Gesellschaft versichert der B. L. S. und mitbetriebenen Linien (Feuer- und Explosionsschäden ausgenommen) das gesamte Rollmaterial gegen alle Gefahren und Schäden, die demselben auf der Fahrt und im Ruhestande durch höhere Gewalt, elektrischen Kurzschluss, Zusammenstoss, Entgleisung, wie durch Verschulden des Personals auf den eigenen oder fremden Linien zustossen.»

In die Versicherung ist ferner eingeschlossen das auf unsern Linien zirkulierende Rollmaterial fremder Bahnen und von Privaten, soweit die Versicherungsnehmerin für vorkommende Schäden aufzukommen hat.

Die Prämie für diese Versicherung ist eine angemessene; sie dauert vorläufig bis zum 31. Dezember 1929, kann aber von der Versicherungsgesellschaft nach einem Schadensfalle auch früher aufgelöst werden.

b. Der bisherige Vertrag mit der Schweiz. Mobiliar-Versicherungs-Gesellschaft in Bern und dem «Phönix» in Paris (Generalvertretung in Bern) über die Versicherung des Rollmaterials gegen Feuerschaden ist für eine weitere Dauer von 5 Jahren, d. h. bis 31. Dezember 1929, erneuert worden.

c. Von der Schweiz. Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur sowie der A. G. Brown, Boveri & Cie. in Baden sind 3 elektrische Lokomotiven der Serie Ce 4/6 in Miete genommen worden. Der Vertrag wurde vorläufig auf die Dauer eines Jahres abgeschlossen und verlängert sich jeweilen um ein halbes Jahr, wenn er nicht 3 Monate vorher gekündigt wird.

Diese Lokomotiven können in vorteilhafter Weise auf unsern Nebenlinien verwendet werden und entlasten die eigenen grossen Lokomotiven, deren Unterhalt dadurch erleichtert und verbilligt wird.

d. Mit Rücksicht auf die Dringlichkeit einer Ergänzung unserer Traktionsmittel wurde die Beschaffung von 2 neuen elektrischen Lokomotiven beschlossen; die nötigen Mittel von zirka Fr. 1,200,000. — (inbegriffen Reservebestandteile) stehen aus dem Nachlassverfahren in Verbindung mit den Rücklagen in die Reservefonds zur Verfügung.

Diese Lokomotiven sind imstande, auf der Rampenstrecke von 27 ‰ mit einer maximalen Zugsgeschwindigkeit von 50 km/Std. eine Güterzugslast von 550 Tonnen zu befördern; für diese Leistung müssen zurzeit *zwei* Lokomotiven verwendet werden, so dass die Indienststellung des neuen Lokomotivtyps nicht unwesentliche Betriebsersparnisse zur Folge haben wird.

Diese Lokomotiven können auch im Schnell- und Personenzugsdienst verwendet werden, da die Geschwindigkeit bis auf 75 km gesteigert werden kann.

Der neue Lokomotivtyp (Serie 1 C C 1) weist 6 voneinander unabhängige Triebachsen mit Einzelantrieb auf und besitzt vorn und hinten Laufachsen, wodurch ein ruhiger Gang der Lokomotiven und eine Schonung des Geleises bewirkt wird. Für den Fall eines Motordefektes kann immer noch mit 5 Triebachsen gearbeitet und der Zug ohne Anstand weiter befördert werden. Die ganze Anordnung darf daher vom Betriebsstandpunkte aus als eine sehr vorteilhafte bezeichnet werden.

Die Lieferung ist der Firma Ateliers de Sécheron in Genf übertragen worden.

e. Infolge Ablebens des bisherigen Mieters wurde die Bahnhof-Restauration in Spiez auf 1. Oktober 1924 an Herrn Schletti-Imobersteg, bisherigem langjährigem Inhaber des Bahnhofbuffets in Château d'Oex, vermietet. Der Vertrag wurde fest abgeschlossen bis zum 31. Dezember 1927; er erneuert sich je um ein Jahr, wenn er nicht sechs Monate vor Ablauf von der einen oder andern Partei gekündigt wird.

f. Die durch den Uebergang der Dampfschiff-Unternehmung Thuner- und Brienzersee an die B.L.S. in deren Besitz gelangte Pension und Wirtschaft zur Ländte in Oberhofen ist auf den 1. Mai 1924 an den bisherigen Pächter, Herr Frutiger, verkauft worden; für den Dampfschiffbetrieb wurden die notwendigen Servitute vorbehalten.

II. Bahnbau.

1. Grunderwerb.

a. Die im letztjährigen Bericht erwähnten Verhandlungen mit der *Gemeinde Raron betreffend Erwerb von Schutzwald* führten auch im Geschäftsjahr noch zu keiner Einigung. Das auf Grund des Schiedsvertrages vom 17. Juli 1920 eingeholte Gutachten der Forstexperten Marti und Lorétan gelangte am 20. September 1924 in unsern Besitz. Erst daraufhin konnten die Verhandlungen wieder aufgenommen werden. Das Gutachten kommt auf eine Entschädigung von Fr. 43,425. —, während die Burgergemeinde Raron eine Forderung von *Fr. 80,000.* — stellt. Bei der grossen Differenz war eine Verständigung ausgeschlossen, so dass wahrscheinlich das Expropriationsverfahren angewendet werden muss.

b. Die *Verbauungen und die Aufforstungen* im Einzugsgebiet des Bundergrabens machten den Erwerb eines 77 ha grossen Areals nötig. Die Landerwerbungskosten stellen sich auf Fr. 35,780. — oder 4,6 Cts. pro Quadratmeter.

c. Ueber die zwei *grossen Wasserprozesse* in Münster und Grenchen sind im Berichtsjahre die Entscheide gefällt worden.

Im Falle der Gemeinde Münster hat das Bundesgericht sein Urteil gesprochen und die B. L. S. zur Bezahlung einer Entschädigung von zirka Fr. 80,000. — verpflichtet. Der Entscheid entspricht unsern Erwartungen. Die Liquidation des Falles ist anfangs März 1925 erfolgt.

In bezug auf die Gemeinde Grenchen hat die eidgenössische Schätzungskommission am 17. Juni 1924 ihren Entscheid den Parteien zugestellt. Dieselben verzichteten auf einen Rekurs an das Bundesgericht. Der Entscheid lautet: « Die Berner Alpenbahngesellschaft ist verpflichtet, in ihren Kosten (ca. Fr. 12,000) das Reservepumpenaggregat zu erstellen, womit dann sämtliche An- und Gegenforderungen unter den Parteien wettgemacht, bzw. erledigt sind.»

Ausserdem hat unsere Gesellschaft die bestehenden Anlagen im bisherigen Umfange zu unterhalten und zu betreiben.

Der Ausgang dieses Prozesses kann ebenfalls als befriedigend bezeichnet werden.

2. Neu- und Ergänzungsbauten.

A. Strecke Thun-Bönigen.

Haltestelle Dürrenast. In Verbindung mit der Gemeinde Thun wurde die Anlage einer Haltestelle in Dürrenast beschlossen und ausgeführt. Die Betriebseröffnung fand am *15. April 1924 statt.* Die Abrechnung über die Erstellungskosten erfolgt pro 1925.

Brückenwage Gwatt. Schon seit Jahren machte sich das Bedürfnis für eine Brückenwage auf der Station Gwatt geltend. Endlich fanden sich dann die Mittel zur Verwirklichung des Projektes. Die Rendite ist gesichert. Die Anlagekosten betragen rund Fr. 11,500. —.

Geleiseerweiterung Interlaken-Ost. Platzmangel für die Aufstellung der Züge erforderte die Erstellung eines 275 m langen Abstellgeleises. Auch die Abrechnung dieser Baute findet im Jahr 1925 statt.

Oberbauverstärkung. Im Berichtsjahre wurde das letzte Stück des bergführenden Geleises Gwatt-Spiez von Km. 3.352 bis Km. 4.349 umgebaut. Damit ist nun die ganze Doppelspur von Scherzligen bzw. Thun bis Spiez durchgehend mit dem schweren Oberbau (Typ SBB I) ausgerüstet.

Verkauf von Liegenschaften. Es wurden verkauft das seinerzeit bei Anlage der Doppelspur Scherzligen-Spiez erworbene Wohnhaus in Dürrenast, ferner die beiden Wärterhäuser in Dürrenast und an der Kreuzgasse in Spiez, welche für bahndienstliche Zwecke entbehrlich waren.

B. Strecke Spiez-Brig.

Grössere Arbeiten wurden nicht ausgeführt. Man konnte sich beschränken auf die Erstellung von ca. 300 m Fangmauern und Schutzwänden im Verbauungsgebiet. Erwähnt sei ferner die Rekonstruktion von 4 laufenden Metern Gewölbe im Lötschbergtunnel.

Ueber die Verbauung und Aufforstung auf der Strecke Lalden-Brig, wozu in den letzten Jahren bereits für etappenweise Sicherungsarbeiten Fr. 58,700. — aufgewendet wurden, liegt nun ein von Forstinspektor Dür ausgearbeitetes Projekt vor. Ueber die Ausführung und Kosten desselben soll später Bericht erstattet werden.

C. Münster-Lengnau.

Ende Dezember 1924 wurden die Um- und Neubauten im Grenchenbergtunnel beendigt und das Baubureau in Grenchen aufgehoben. Am 27. Dezember 1924 konnte der Tunnel wieder mit der normalen Geschwindigkeit befahren werden.

Neben der Hauptarbeit der Erstellung von 1061 m Sohlengewölbe wurden noch eine Anzahl von Sparbogen ausgemauert und einzelne Partien im Scheitelgewölbe rekonstruiert.

Bis Ende des Jahres beliefen sich die Bauausgaben auf *Fr. 1,276,907. 22* gegenüber dem Voranschlag mit *Fr. 1,341,000. —*.

Der Schlussbericht und die Bauabrechnung fallen in das Jahr 1925.

D. Aenderungen in den Baurechnungen.

Ueber die im Jahre 1924 in den Baurechnungen eingetretenen Aenderungen gibt nachstehende Zusammenstellung Aufschluss:

A. Strecke Scherzligen-Bönigen.

	Total der Ausgaben	Abschreibungen u. Rückerstattungen	Auf Baukonto
I. Allgemeine Kosten und	Fr.	Fr.	Fr.
II. Bahnanlage und feste Einrichtungen.			
1. Erstellen einer Brückenwage von 40 t Tragfähigkeit ohne Geleiseunterbrechung auf Station Gwatt	11,437,05	353. 86	11,083. 19
2. Entwässerung der Widerlager der Kanderbrücke bei Einigen	691. 85	—	691. 85
3. Lichtsignale für fakultative Zugshalte auf der Haltestelle Dürrenast und Station Faulensee .	1,123. 95	—	1,123. 95
4. Anbringen eines Balkons am Aufnahmsgebäude Bönigen	573. 95	—	573. 95
5. Bahnhofumbau Interlaken-West, Nachtrag . .	43,090. 70	—	43,090. 70
Uebertrag	56,917. 50	353. 86	56,563. 64

	Total der Ausgaben Fr.	Abschreibungen u. Rückerstattungen Fr.	Auf Baukonto Fr.
Uebertrag	56,917. 50	353. 86	56,563. 64
6. Erlös aus dem Verkauf von Landparzellen .	—	100. —	— 100. —
7. Abschreibung des Erstellungswertes von verkauften 2 Wärterhäusern, inkl. Land, sowie der Billetverkaufsbude Scherzligen	—	15,100. —	— 15,100. —
8. Abschreibung des Erstellungswertes von abgebrochenen Barrieren bei km 11,048 und 11,300	—	500. —	— 500. —
9. Abschreibung des Neuwertes des aufgehobenen Läutewerkes bei km 11,050	—	350. —	— 350. —
Total I und II	56,917. 50	16,403. 86	40,513. 64
III. Mobiliar und Gerätschaften.			
10. Neuanschaffungen und Abschreibungen pro 1924	2,312. 70	49. 20	2,263. 50
IV. Hilfsbetriebe.			
Werkstätte Bönigen:			
11. Beschaffung einer Fräsemaschine	14,191. 85	1. 25	14,190. 60
12. Neuanschaffung von Mobiliar und Gerätschaften	2,444. 10	—	2,444. 10
Total IV	16,635. 95	1. 25	16,634. 70
Gesamttotal Scherzligen-Bönigen	75,866. 15	16,454. 31	59,411. 84

B. Strecke Spiez-Frutigen.

	Total der Ausgaben Fr.	Abschreibungen u. Rückerstattungen Fr.	Auf Baukonto Fr.
I. Allgemeine Kosten und			
II. Bahnanlage und feste Einrichtungen.			
1. Verbesserung der Fahrleitung im Hondrichtunnel	4,527. 85	2,746. 50	1,781. 35
2. III. Rate Bundesbeitrag an die Heitibach-Verbauung im Unterlauf, Projekt IV	—	10,000. —	— 10,000. —
Total I und II	4,527. 85	12,746. 50	— 8,218. 65
III. Mobiliar und Gerätschaften.			
3. Neuanschaffungen und Abschreibungen pro 1924: Für den Fahr- und Werkstättedienst	921. 02	25. —	896. 02
Gesamttotal Spiez-Frutigen	5,448. 87	12,771. 50	— 7,322. 63

C. Strecke Frutigen-Brig.

	Total der Ausgaben Fr.	Abschreibungen u. Rückerstattungen Fr.	Auf Baukonto Fr.
I. Allgemeine Kosten und			
II. Bahnanlage und feste Einrichtungen.			
1. Ausgaben für Vollendungsbauten Frutigen-Brig: Erwerb von Grund und Rechten . . .	2,000. 10	345. —	1,655. 10
2. Sicherungsarbeiten an den steilen Halden Lalden-Brig	39,894. 40	49. 06	39,845. 34
3. Erstellung von Fangmauern bei km 73,000 .	18,879. 20	—	18,879. 20
Uebertrag	60,773. 70	394. 06	60,379. 64

	Total der Ausgaben Fr.	Abschreibungen u. Rückerstattungen Fr.	Auf Baukonto Fr.
Uebertrag	60,773. 70	394. 06	60,379. 64
4. Verlegung des Schalthauses Kandergrund in das zu erweiternde Unterwerk Kandersteg; Verstärkung der Feederleitung Kandergrund-Blausee sowie Verstärkung der Isolation Blausee-Kandersteg	67,296. 90	12,756. 13	54,540. 77
5. Neues Dienstwohngebäude Goppenstein	85,406. 50	3,898. 99	81,507. 51
6. Aufforstungen auf der Südrampe	2,951. 65	7. —	2,944. 65
7. Schutzbauten bei km 59,400	7,866. 15	—	7,866. 15
8. Aufforstungen im Bundergraben, Ausgaben pro 1924	66,403. 85	14. 95	66,388. 90
9. Bunderbachverbauung im Unterlauf (Nachtrag)	417. 50	—	417. 50
10. Erstellen einer Schutzwand bei km 52,200	3,497. 90	—	3,497. 90
11. Erstellen einer zirka 400 m langen Kanalisationsleitung aus 15 cm weiten Zementröhren zum Anschluss des Wohngebäudes Meeren in Kandersteg	2,837. 50	—	2,837. 50
12. Erstellen von Schneefängen auf die Lagerhäuser C und D in Frutigen (C = Fr. 600. —; D = Fr. 678. —)	1,278. —	—	1,278. —
13. Einrichten der elektrischen Heizung in den Personen- und Gepäckwagen ABü Nr. 171 bis 174, Cü Nr. 801—804 und Fü 942:			
Ausgaben zu Lasten des Kapitels I	72. 80	—	72. 80
14. Abschreibung des Erstellungswertes des abgebrochenen Wohnchalets Goppenstein	—	34,365. 55	— 34,365. 55
15. Bundesbeiträge an die Bundergraben-Verbauungen:			
2. Rate Projekt II	—	10,000. —	— 10,000. —
5. » » II, im Einzugsgebiet	—	8,650. —	— 8,650. —
Total I und II	298,802. 45	70,086. 68	228,715. 77
III. Rollmaterial			
16. Einrichtung der elektrischen Heizung in den Personenwagen B. L. S. ABü Nr. 171—174: Wagen 171—173 je Fr. 5376. 65 und Wagen 174 = Fr. 5376. 70	21,506. 65	—	21,506. 65
Cü Nr. 801—804: Wagen 801—803 je Fr. 4788.05 und Wagen 804 = Fr. 4788. —	19,152. 15	—	19,152. 15
Gepäckwagen Fü 942	2,505. 80	—	2,505. 80
Uebertrag	43,164. 60	—	43,164. 60

	Total der Ausgaben	Abschreibungen u. Rückerstattungen	Auf Baukonto
	Fr.	Fr.	Fr.
Uebertrag	43,164. 60	—	43,164. 60
17. Uebertrag innerhalb der Rubriken der Baurechnung: ab Kapitel IV auf Rubrik III/7:			
1 Schneeschleudermaschine X[d] 9501 . . .	101,635. 75*	—	101,635. 75
1 Werkzeugwagen X[d4] 9300	10,000. —*	—	10,000. —
1 Linienprüfwagen X 9315	5,175. 40*	—	5,175. 40
1 Kranwagen X 9311	7,000. —*	—	7,000. —
Total III	43,164. — 123,811. 15*	—	166,975. 75
IV. Mobiliar und Gerätschaften.			
18. Neuanschaffungen und Abschreibungen pro 1924:			
Für die allgemeine Verwaltung	4,000. 25	—	4,000. 25
Für den Unterhalt und die Bewachung der Bahn	3,631. 60	101,635. 75*	—98,004. 15
Für den Fahr- und Werkstättedienst	1,101. 75	865. — 22,175. 40*	—21,938. 65
Total IV	8,733. 60	865. — 123,811. 15*	—115,942. 55
Gesamttotal Frutigen-Brig	350,700. 65 123,811. 15*	70,951. 68 123,811. 15*	279,748. 97 —

D. Strecke Münster-Lengnau.

	Total der Ausgaben	Abschreibungen u. Rückerstattungen	Auf Baukonto
I. Allgemeine Kosten und			
II. Bahnanlage und feste Einrichtungen.			
1. Einrichten eines Badzimmers in der Wohnung des Bahnmeisters im A.-G. Grenchen-Nord . .	986. 25	—	986. 25
2. Erlös aus dem Verkauf von Landparzellen .	—	300. —	—300. —
Total I und II	986. 25	300. —	686. 25
III. Mobiliar und Gerätschaften.			
3. Neuanschaffungen pro 1924:			
Für den Unterhalt und die Bewachung der Bahn	25. 70	—	25. 70
Für den Stationsdienst und die Zugsbegleitung	81. 80	—	81. 80
Total III	107. 50	—	107. 50
IV. Hilfsbetrieb.			
4. Kraft- und Pumpwerk Grenchen: Neuanschaffung von Mobiliar und Gerätschaften	81. 35	—	81. 35
Gesamttotal Münster-Lengnau	1,175. 10	300. —	875. 10

* Uebertrag innerhalb der Rubriken der Baurechnung.

Rekapitulation.

A. Strecke Scherzligen-Bönigen		75,866.15	16,454.31	59,411.84
B. » Spiez-Frutigen		5,448.87	12,771.50	—7,322.63
C. » Frutigen-Brig		350,700.65	70,951.68	279,748.97
		123,811.15*	123,811.15*	—
D. » Münster-Lengnau		1,175.10	300.—	875.10
	Gesamttotal	557,001.92	224,288.64	332,713.28

III. Bahn-Unterhalt und Betrieb.

1. Bahn-Unterhalt.

Die zu Lasten des Erneuerungsfonds gehenden Unterhaltungsarbeiten erforderten in den Jahren 1923 und 1924 folgende Aufwendungen:

Strecken Scherzligen-Bönigen und Spiez-Brig.

	1923 Fr.	1924 Fr.
Schienen und Befestigungsmittel	23,766.42	52,791.51
Schwellen-, Brücken- und Weichenhölzer	55,840.14	36,192.56
Weichenbestandteile	815.25	2,183.89
	80,421.81	91,167.96
Hierzu: 10 % für Arbeitslöhne	8,042.18	9,116.79
	88,463.99	100,284.75
Hiervon ab: Wert des gewonnenen Altmaterials	7,898.08	17,737.63
Effektive Belastung des Erneuerungsfonds	80,565.91	82,547.12

Strecke Münster-Lengnau.

	1923 Fr.	1924 Fr.
Schienen und Befestigungsmittel	13,965.78	70,455.60
Schwellen	103.34	1,458.25
	14,069.12	71,913.85
Hierzu: 10 % für Arbeitslöhne	1,406.91	7,191.38
	15,476.03	79,105.23
Hiervon ab: Wert des gewonnenen Altmaterials	4,430.35	28,240.90
Effektive Belastung des Erneuerungsfonds	11,045.68	50,864.33

* Uebertrag innerhalb der Rubriken der Baurechnung.

Es gelangten zur Auswechslung:

Strecken Scherzligen-Bönigen und Spiez-Brig.	1923 Stück	1924 Stück
Schienen, diverse Längen, neue	86	200
» » » gebrauchte	29	100
Buchenschwellen, neue	2978	1773
» gebrauchte	909	923
Eichenschwellen, neue	—	98
» gebrauchte	11	2
Lärchenschwellen, neue	138	—
Strecke Münster-Lengnau.	1923 Stück	1924 Stück
Schienen, diverse Längen, neue	45	283
» » » gebrauchte	—	62
Buchenschwellen, neue	6	83
» gebrauchte	2	8

Trotzdem auf der Strecke Gwatt-Spiez auf eine Länge von 997 m der Oberbau verstärkt wurde, sind die Erneuerungskosten auf der ganzen Strecke *Scherzligen-Bönigen* gegenüber dem Vorjahr nur um *Fr. 1981. 21* höher. Dieses Ergebnis rührt davon her, dass im Berichtsjahr ca. 2500 Schwellen weniger ausgewechselt werden mussten als im Jahr 1923.

Auf der Linie *Münster-Lengnau* dagegen sind die Erneuerungskosten gegenüber dem Vorjahr um *Fr. 39,818. 65* höher.

Die durch den Rost arg mitgenommenen und schon ziemlich stark abgenützten Schienen im Grenchenbergtunnel, die vielerorts bereits Risse im Steg aufwiesen, mussten im Interesse der Betriebssicherheit auf eine Länge von 2400 m durch neue ersetzt werden.

Mit den Schienen mussten auch die Befestigungsmittel ausgewechselt werden; einzig die Schwellen konnten noch ihre Verwendung finden.

Da die Schienen und Befestigungsmittel im Grenchenbergtunnel, namentlich in den nassen Partien, sehr unter den einwirkenden Rauch- und Schwefeldämpfen leiden, welche die Rostbildung und Abnützung stark fördern, werden auch in den folgenden Jahren kostspielige Erneuerungen am Oberbau nicht zu umgehen sein.

2. Betrieb.

Der Fahrplan vom 1. Juni 1923, von dem im letzten Geschäftsbericht die Rede war, hat bis 31. Mai 1924 gedauert. Er wurde durch einen Jahresfahrplan, gültig vom 1. Juni 1924 bis 4. Juni 1925, ersetzt.

Ueber dessen Gestaltung ist folgendes hervorzuheben:

a. Internationaler Verkehr.

1. Die neuen Schnellzüge 132/135, über die bereits im letztjährigen Geschäftsbericht Mitteilungen erfolgten, haben sich bewährt. Namentlich Zug 135, für den die B. L. S. gegenüber den S. B. B. die Verpflichtung auf Vergütung eines allfälligen Betriebsdefizites für die Strecke Thun-Delle übernehmen musste, hat hinsichtlich des finanziellen Erträgnisses unsern Erwartungen entsprochen, so dass auch eine Forderung von Seite der S. B. B. unterblieben ist. Die Entwicklung der Frequenz hätte allerdings eine noch bessere sein können, wenn die Züge von Anfang an mit durchlaufenden Wagen Italien-Frankreich und umgekehrt ausgerüstet

worden wären. Bei Zug 135 müssen die Durchgangsreisenden in Brig oder Bern, bei Zug 132 in Brig (hier sogar mitten in der Nacht) immer noch umsteigen, ein Zustand, wie er auf einer internationalen Durchgangslinie nicht für möglich gehalten werden sollte; die Beseitigung dieses unhaltbaren Zustandes war leider auch im Betriebsjahre noch nicht möglich, wobei die Konkurrenzverhältnisse eine ausschlaggebende Rolle spielten.

2. Zug 136 wurde beschleunigt, wodurch in Mailand neue Anschlüsse an Zug 187 nach Venedig und Zug 27 nach Rom erreicht werden konnten. Diesem Zug konnte neben seinen direkten Wagen Paris-Mailand und Bern-Turin neu ein Wagen I./II. Klasse Boulogne-Mailand beigegeben werden. Für den Anfang verkehrte letzterer nur während den Hauptreisezeiten Juli-September und Dezember-Februar; die ganzjährige Führung dieses Wagens muss angestrebt werden.

3. Zug 143 verkehrt ab Mailand 20 Minuten später und wurde beschleunigt. Neben dem bisherigen Anschluss von Zug 192 von Venedig konnte nun auch der Anschluss von Zug 38 ab Rom gesichert werden.

4. Für den Wintersportverkehr 1924/25 ist (neben dem seit 1923 wieder verkehrenden Saisonzug 238 Calais-Oberland) eine neue, bereits vor dem Krieg bestandene Verbindung durch den Calais-Oberland-Express eingerichtet worden; derselbe war mit Schlafwagen Calais-Paris-Interlaken ausgerüstet und verkehrte je Dienstag, Donnerstag und Samstag vom 16. Dezember bis 24. Februar. Da der Zug einstweilen mit dem Schweiz-Arlberg-Wien-Express vereinigt werden musste, ergab sich in der Richtung Oberland-England ein nicht besonders günstiger Fahrplan. Dieser Umstand tat der Frequenz einigen Abbruch. Es bleibt zu hoffen, dass in absehbarer Zeit hier eine zweckmässige Verbesserung erreicht werden kann.

5. In Zügen 136/143 verkehrt seit 7. Dezember neu auch ein Schlafwagen Paris-Brig-Paris, und zwar dreimal wöchentlich ab und bis Calais. Es steht zu erwarten, dass auch diese Reisebequemlichkeit, wenn sie einmal richtig bekannt ist, zur Belebung der Frequenz beitragen werde.

b. Interner Verkehr.

1. Der bisherige Zug 506 Spiez-Kandersteg musste als Personenzug 1906 bis Brig fortgesetzt werden, zwecks Vermittlung einer Verbindung Lötschental-Unterwallis an Zug 35, dies deshalb, weil Schnellzug 136 seiner knappen Fahrzeit wegen die Station Goppenstein nicht mehr bedienen konnte.

2. Als Gegenzug zu Zug 1906 verkehrte ab Brig Personenzug 1917. Derselbe diente als Vorläufer zu Schnellzug 137 und ersetzte auf der Strecke Blausee-Spiez den bisherigen Tramzug 413.

3. Zwecks Herstellung einer Frühnachmittagsverbindung vom rechten Thunerseeufer nach Niesenkulm wurde während der Monate Juli und August neu Tramzug 410 Spiez-Mülenen geführt. Des regnerischen Sommers wegen war die Frequenz nur eine mässige.

4. An Stelle des Güterzuges 4904, der für den Anfang zwischen Thun und Gwatt dem Abonnentenverkehr dienen musste, ist neu Tramzug 404 Thun-Spiez aufgenommen worden.

5. Tramzug 407 Spiez-Thun wurde auf Verlangen einer Interessentengruppe als Sammelzug vor Zug 307 gelegt.

6. Tramzug 1803 Interlaken-Spiez, der im vorigen Jahre für die Beförderung von Arbeitern fakultativ vorgesehen war und infolge reger Frequenz den ganzen Winter über geführt werden musste, ist ganzjährig vorgesehen worden, allerdings vorläufig noch mit Vorbehalt der Sistierung bei ungenügender Frequenz.

7. Als Gegenzug zu Zug 1803 verkehrte Spiez-Interlaken-Ost im Sommer Zug 1700, eine günstig aufgenommene Frühverbindung Thun-Meiringen vermittelnd, im Winter Zug 1720 als Spätverbindung Bern und Brig nach Interlaken.

8. Neu verkehrte sodann im Juli und August Saisonschnellzug 308 (Bern-)Thun-Interlaken als Fortsetzung der Züge 308 Basel-Bern, 8 Zürich-Bern und 340 (Paris-)Pontarlier-Bern.

9. Als Gegenzug wurde zum Abendschnellzug 1723 Interlaken-Bern für die Zeit vom 1. Juli bis 15. September ein Vorzug eingelegt. Der Versuch hat sich aber nicht bewährt, weil das Publikum doch zumeist zum Hauptzuge sich einstellte. Die angestrebte Entlastung des letztern trat deshalb nicht in gewünschtem Masse ein.

10. Schnellzug 312 (Bern-)Thun-Interlaken wurde nur noch in den Monaten Juli und August als Schnellzug, in der übrigen Zeit als Personenzug in einer etwas spätern Lage geführt, wodurch der bisherige, den Anschluss von Zug 137 vermittelnde Personenzug 1946 Spiez-Interlaken fallen gelassen werden konnte.

11. Die Zahl der personenführenden Züge war folgende:

	Schnellzüge	Personenzüge	
Thun-Spiez	7	9	
Spiez-Thun	7	9	
Spiez-Brig	4	5	
Brig-Spiez	4	4	Ausgleich durch einen Güterzug
Spiez-Interlaken	4	5	
Interlaken-Spiez	5	4	
Spiez-Kandersteg-Spiez	—	1	
Spiez-Frutigen-Spiez	—	5	

Dazu verkehrten an Saisonzügen:

Züge 1706 Thun-Interlaken und 406 Spiez-Frutigen an Sonntagen im Juli und August.
» 408/409 Spiez-Frutigen-Spiez
» 516/529 Frutigen-Kandersteg-Frutigen
» 1700, 75, 1719 und 1729 Spiez-Interlaken-Spiez
(die drei vorstehenden:) vom 1. Juni bis 30. September.
» 308, 312 und 1723[a] Thun-Interlaken-Thun vom 1. Juli bis 15. September.
» 84 Spiez-Interlaken vom 1. Juli bis 15. September.
» 418/431 Spiez-Interlaken-Spiez dreimal wöchentlich im Juli und August.

Die Fahrleistungen weisen folgende Zahlen auf:

	Zugskilometer 1923	Zugskilometer 1924	Differenz
Thun-Brig und Spiez-Bönigen	1,005,576	1,181,149	+ 175,573
Münster-Lengnau	114,030	128,957	+ 14,927

Die Zunahme ist in der Hauptsache auf den gesteigerten Güterverkehr zurückzuführen.

3. Tarifwesen und Kommerzielles.

a. Allgemeines.

Ein *allgemeiner Taxabbau* für den Personen- und Güterverkehr hat im Berichtsjahre, d. h. nach dem 1. Januar 1924, nicht stattgefunden. Ueber die Massnahmen, welche sich als partiellen Tarifabbau qualifizieren, geben die Abschnitte *b* und *c* hiernach Aufschluss.

Die am 15. April 1924 dem Betrieb übergebene *Haltestelle Dürrenast,* zwischen Scherzligen und Gwatt gelegen, ist nicht mit Personal besetzt und dient nur dem Personenverkehr.

Die häufigen Tarifänderungen bei den einzelnen Bahnverwaltungen und die Unstabilität der Währungsverhältnisse der meisten für den Verkehr mit der Schweiz und durch die Schweiz in Betracht kommenden Länder bringen es mit sich, dass die Erstellung und Nachführung der direkten Tarife einen Arbeits- und Druckkostenaufwand erfordern, der ein Mehrfaches dessen beträgt, was vor dem Kriege geleistet werden musste. Im internationalen Verkehr sind die Schwierigkeiten derart gross, dass für eine Reihe von wichtigen Gebieten die Wiederherstellung der direkten Tarife noch nicht zustande gekommen ist. Immerhin sind im Berichtsjahre bemerkenswerte Fortschritte nach dieser Richtung hin erzielt worden; wir verweisen diesbezüglich auf die Abschnitte *b* und *c* hiernach.

Im Jahre 1924 wurden, soweit die B. L. S. betreffend, neu herausgegeben 47 Reglemente, Instruktionen und Tarife; dazu kommen 107 Nachträge.

b. Spezielles betreffend den Personen- und Gepäckverkehr.

Ueber den auf 1. Januar 1924 in Wirksamkeit getretenen Taxabbau im Personenverkehr (gewöhnliche Billette für einfache Fahrt und für Hin- und Rückfahrt sowie Kollektivbillette für Gesellschaften und Schulen) haben wir bereits letztes Jahr Bericht erstattet. Am 1. Juni 1924 folgten Ermässigungen auf den Preisen der schweiz. *Generalabonnements* und der schweiz. *Abonnements zum Bezuge halber Billette,* wobei das vorkriegszeitliche Spannungsverhältnis zwischen den Taxen der drei Wagenklassen wiederhergestellt wurde. Diese letztere Massnahme wurde in Ansehung der schweizerischen und internationalen kombinierbaren Billette sowie der festen Rundfahrtbillette bereits auf 1. Mai 1924 durchgeführt und hatte dort eine nicht unerhebliche Ermässigung der Taxen I. und II. Klasse zur Folge. *Damit dürfte nun der Taxabbau im Personenverkehr für längere Zeit abgeschlossen sein.*

Verschiedener Umstände wegen, deren Beseitigung nicht von uns abhing, konnte der direkte Personen- und Gepäcktarif Zentral- und Westschweiz-Tessin über die am 26. November 1923 eröffnete Centovallibahn erst am 15. März 1924 eingeführt werden. Der Einbezug dieser neuen Linie in den Verkehr mit schweizerischen und internationalen zusammenstellbaren Billetten erfolgte auf 1. Mai 1924. Seit dem 1. Oktober 1924 können auch direkte Kollektivbillette für Gesellschaften und Schulen im Transit über diese Route ausgegeben werden. Die direkten Billette, mit der Unterschrift des Inhabers versehen, gelten als Legitimation (an Stelle des Passes) für den Grenzübertritt bei direkter Durchreise. Wenn trotz diesen Erleichterungen der Personenverkehr via Lötschberg-Simplon-Centovalli noch nicht diejenigen Dimensionen angenommen hat, welche angesichts der vorzüglichen Eigenschaften dieser Route als Touristenbahn erwartet werden dürfen, so ist dies insbesondere auf einige technische Kinderkrankheiten der Centovallibahn zurückzuführen, deren Ueberwindung wohl nicht mehr lange auf sich warten lassen wird.

Auf 1. November 1924 ist die Route Paris-Delle-Bern-Lötschberg-Simplon als Fakultativroute in den direkten Personen- und Gepäcktarif England und Frankreich-Balkanländer via Postumia aufgenommen worden.

Eine schätzenswerte Verkehrsverbesserung liegt in der Einführung eines täglichen Schlafwagenkurses Paris-Delle-Bern-Brig bzw. umgekehrt auf 4. November 1924 (bis Bern) bzw. 7. Dezember 1924 (bis Brig). Dreimal in der Woche verkehrt der Wagen ab bzw. bis Calais.

Der Personenverkehr Deutschland-Italien hat im Berichtsjahre erstmals wieder grössern Umfang angenommen, doch ist von diesem Verkehrszuwachs unserer Linie nur wenig zugefallen, weil es letzterer, im Gegensatz zum Gotthard, an direkten Wagenkursen Deutschland-Italien fehlt und auch deren Zugsanschlüsse für diesen Verkehr noch sehr zu wünschen übrig lassen.

Die Billette für einfache Fahrt wurden von den schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffverwaltungen zur Hin- und Rückfahrt gültig erklärt zugunsten der Teilnehmer am Eidg. Schützenfest in Aarau (18. Juli—5. August 1924) und am Eidg. Hornusserfest in Basel (17. und 18 August 1924), ferner zugunsten der Besucher der Basler Mustermesse und des «Comptoir Suisse des industries alimentaires et agricoles» in Lausanne. Für kantonale und regionale Veranstaltungen können solche Taxermässigungen nicht bewilligt werden. Jedoch wurde der kantonalen Gewerbeausstellung in Burgdorf am Oberländertage die Ausführung eines verwaltungsseitigen Extrazuges mit ermässigten Fahrpreisen zugestanden. Durch diese Ausstellung und durch das Eidg. Schützenfest in Aarau wurde übrigens der Touristen- und insbesondere der Sonntagsausflugsverkehr nach dem Oberlande ganz erheblich beeinträchtigt.

Auch im Jahre 1924 haben wir eine Reihe von *Extrazügen* zu ermässigten Fahrpreisen organisiert, worunter zwei an den Langensee; der finanzielle Erfolg war im allgemeinen recht befriedigend, wenn auch bei einzelnen Zügen etwas beeinträchtigt durch die ungünstige Witterung während der Hauptreisezeit; für sechs Extrazüge der B.L.S./B.N. wurden die Billette vom Berner Theaterverein zum voraus gekauft und verlost.

Ueber die *Entwicklung des Personenverkehrs* im allgemeinen ist zu sagen, dass der *internationale Transitverkehr* der B. L. S. zwar in erfreulicher Weise zugenommen hat, jedoch immer noch stark beeinträchtigt wird durch unbefriedigende Zugsanschlüsse und das Fehlen direkter Wagenkurse in wichtigen Verbindungen.

Der *internationale Touristenverkehr* nach dem *Berner Oberlande* und dem *Oberwallis* zeigt neuerdings, trotz der ungünstigen Witterung in den Monaten Juli und August, eine beträchtliche Vermehrung. Dagegen liess der *innerschweizerische Touristenverkehr* und insbesondere der *Sonntagsausflugsverkehr* zu wünschen übrig.

Die Taxen für *Gepäck* und *Expressgut* blieben im Berichtsjahre unverändert. Mit den Gütertaxen (vgl. Abschnitt *c* hiernach) erfuhren sie dagegen eine etwelche Herabsetzung für Distanzen von über 150 Kilometer mit Wirkung ab 1. Januar 1925.

c. Spezielles betreffend den Güter- und Tierverkehr.

Der schon im Jahre 1922 von den schweizerischen Eisenbahnverwaltungen ins Auge gefasste allgemeine Taxabbau im *Güterverkehr* ist bis jetzt nicht zur Durchführung gelangt, weil die erwartete Besserung der Betriebsergebnisse auf sich warten liess.

Als partiellen Taxabbau qualifiziert sich die durch den Verwaltungsrat der S. B. B. beschlossene und auf den 1. Januar 1925 durchgeführte Herabsetzung der Taxen des schweizerischen Normal-Gütertarifs und der allgemeinen schweizerischen Ausnahmetarife *für Distanzen von über 150 Kilometer.* Wie die übrigen schweizerischen Privatbahnen haben auch wir dieser, speziell auf die besondern Verkehrsverhältnisse der Grenzkantone Genf und Tessin zugeschnittenen Tarifmassnahme nur ungern zugestimmt, weil wir der Meinung waren, dass zuerst da hätte abgebaut werden sollen, wo die Frachtsätze am meisten erhöht worden sind und wo die Lastautokonkurrenz vornehmlich in Erscheinung tritt, nämlich auf *kürzere* Entfernungen. Es hätte dies nicht verhindert, den besondern Verhältnissen jener Kantone durch Spezialmassnahmen Rechnung zu tragen.

Anderweitige Aenderungen am schweizerischen *Normal*-Gütertarif sind nicht zu verzeichnen. Zahlreiche Taxermässigungen wurden dagegen im Laufe des Berichtsjahres gewährt durch Einführung neuer und Herabsetzung bestehender Ausnahmetarife, ferner durch Schaffung von besonderen Ausnahmetaxen und von Rückvergütungsfrachtsätzen. Wir erwähnen hiernach diejenigen Massnahmen, die für die B.L.S. von Bedeutung sind.

Im Interesse der immer noch notleidenden elektrochemischen Industrie wurde auf 1. Fe-

bruar 1924 ein schweizerischer Ausnahmetarif (Nr. 15) für Kalzium-Karbid schweizerischen Ursprunges (Inlandsendungen) eingeführt. Der Eisenindustrie wurde weitgehendes Entgegenkommen gezeigt durch die Schaffung eines Ausnahmetarifs (Nr. 24) für Alteisen zum Einschmelzen auf 1. Juni 1924 und durch die Aufnahme von Roheisen und Eisenhalbzeug in diesen Ausnahmetarif mit Wirkung ab 1. Dezember 1924. Auf 1. Januar 1925 folgte ein weiterer Ausnahmetarif (Nr. 25), gültig für gewisse Güter des Spezialtarifes III. — Ob die auf 15. Januar 1924 und dann wieder auf 1. Januar 1925 durchgeführten Herabsetzungen der Taxen des Ausnahmetarifs Nr. 8, für Eis in Wagenladungen, imstande sein werden, den von der Kunsteisfabrikation stark beeinträchtigten Absatz von Natureis erheblich zu vermehren und damit den Eisenbahnen einen erheblichen Teil der verlorenen Eistransporte zurückzubringen, bleibt abzuwarten. — Eine Unterstützung der einheimischen Zelluloseindustrie bezweckt die auf 1. Februar 1925 bewirkte Herabsetzung der Taxen des Ausnahmetarifs Nr. 17, für Holzstoff, Holzzellstoff, Strohstoff und Strohzellstoff.

Ermässigte *Exporttaxen* wurden eingeführt: für Asphalt auf 1. März 1924 und 15. März 1924, für Holzzellstoff ab 17. März 1924, für Glaswaren ab 24. März 1924, für Aluminium schweizerischen Ursprunges ab 15. April 1924 und für Kalzium-Karbid ab Oey-Diemtigen, Hothen, Gampel und Visp auf 24. Mai, 1. Juni, 1. August und 19. September.

Ebenfalls die Hebung der Konkurrenzfähigkeit schweizerischer Industrien bezweckte die Einführung ermässigter *Importtaxen für Rohstoffe,* nämlich für Rohkupfer auf 3. März 1924, für Erdnüsse (zur Oelfabrikation) auf 5. Mai 1924.

Zugunsten der einheimischen *Landwirtschaft* sind auch im Berichtsjahre wieder für eine ganze Reihe Artikel temporäre Frachtermässigungen eingeführt worden (Heu und Stroh, frisches Obst, Weinmost, Obstmost und Obstwein, frische Trauben, Kastanien, etc.).

Speziell im Interesse der Bekämpfung der Autokonkurrenz gewähren die B. L. S., S. E. B., E. Z. B., M. O. B. und G. T. B. für Sendungen von Stamm- und Schnittholz aus dem Simmental nach Thun loco und transit eine Rückvergütung von 20 % auf ihren Frachtanteilen. — Den gleichen Zweck verfolgen die von den schweizerischen Eisenbahnen mit Wirkung ab 1. Januar und 1. Mai 1924 eingeführten Erleichterungen für die Verteilung und Vereinigung von Gütersendungen (Aufhebung der Mindestgebühr per Teilsendung).

Zwecks Gewinnung neuer Transporte hat die B. L. S. für sich einzig Frachtrückvergütungen publiziert: für Teigwaren ab Brig loco nach Thun und weiter auf 2. Januar 1924, für Weizenmehl ab Brig loco nach Frutigen, Spiez und Zweisimmen auf 9. Juli 1924, für Zement und gebrannten Kalk ab Därligen nach Leuk und Turtmann auf 4. Juni 1924 (Erhöhung der seit 6. Juli 1921 bestehenden Rückvergütung) und für Zucker aus Italien via B. L. S. auf 2. Juli 1924.

Für die Beförderung von Personenautomobilen (Tourenwagen) durch den Lötschbergtunnel, d. h. zwischen Kandersteg und Brig, wurden erleichternde Bedingungen erlassen und die beiden genannten Stationen in die Lage versetzt, während der Sommersaison jeweilen sofort, ohne Vorausbestellung, Güterwagen zum Autotransport zur Verfügung zu stellen.

Die Abwehr der *ausländischen Bahnkonkurrenz,* insbesondere der französischen, hat auch im Berichtsjahre wieder den S. B. B. und unserer Verwaltung — sowohl der B. L. S. wie der M. L. B., letzterer aber verhältnismässig am meisten — enorme Taxopfer auferlegt und auch das Personal unseres Kommerziellen Dienstes sehr stark in Anspruch genommen. Man sucht dieser Konkurrenz zu begegnen durch Erstellen von temporären Ausnahmetarifen mit einer Reihe von Taxserien, von denen jede nach einem bestimmten Kursstand der betreffenden ausländischen Valuta berechnet ist. Sowohl die ausländischen Tarife selbst als auch die Währungsverhältnisse ändern aber so oft, so schnell und so beträchtlich, dass es mit diesem Mittel in vielen Fällen nicht möglich ist, die Parität mit der Fracht über die billigere Aus-

landsroute einzuhalten. Letzteres muss daher nachträglich für viele Tausende von Gütersendungen auf dem umständlichen Rückerstattungswege geschehen.

Für den *Güterverkehr Frankreich-Italien* und umgekehrt haben sich die vorhin geschilderten Verhältnisse insofern geändert, als, nach mehrjährigen Verhandlungen, auf 1. Dezember 1924 ein direkter Tarif in Kraft getreten ist, welcher die *Leitung des Transportes über die kürzeste Route* vorschreibt. Damit sind nun in diesem Verkehr der B. L. S. und der M. L. B. diejenigen Transporte gesichert, auf welche sie nach ihrer geographischen Lage Anspruch erheben können. Freilich musste diese Verkehrsteilung von den schweizerischen Bahnen mit weitgehenden Taxermässigungen erkauft werden; denn nur so war es möglich, der italienischen Forderung zu genügen, wonach grundsätzlich die kürzeste (transportberechtigte) Route auch die billigste sein muss. Die neue Tarifvereinbarung bringt uns einen ganz erheblichen Mehrverkehr, doch sind, wie bereits bemerkt, die Frachtanteile daraus sehr gedrückte.

Andere direkte, internationale Gütertarife sind im Berichtsjahre nicht zur Einführung gekommen.

Der schweizerische Tarif für *lebende Tiere* hat im Berichtsjahre keine Aenderung erfahren, dagegen ist dann auf 1. Januar 1925, in Anlehnung an die analoge Massnahme für den Güterverkehr, eine Herabsetzung der Tiertaxen für Distanzen von über 150 Kilometer durchgeführt worden.

Die Wiedergutmachungskohlentransporte Deutschland-Italien via Schweiz haben im März 1924 wieder eingesetzt, in den Monaten April, Mai, Juli, August und September ziemlich bedeutende Dimensionen erreicht, um dann im November, nach der Inkraftsetzung der sogenannten Londoner Abkommen, auf Null zurückzugehen. Im Zeitpunkte der Abfassung dieses Berichtes stand noch nicht fest, wann solche neuerdings beginnen werden.

Der Güterverkehr aus der Schweiz nach dem Auslande *(Export)*, soweit für die B. L. S. in Betracht kommend, hat im Berichtsjahre merklich zugenommen, nicht zuletzt dank einer allmählichen Besserung der Absatzverhältnisse der elektrochemischen Industrie, sowie der Milch- und Schokoladeindustrie.

Auch der *Import via Genua* bewegte sich auf aufsteigender Linie; immerhin war er stark beeinträchtigt durch die scharfe Konkurrenz seitens französischer und belgischer Häfen.

Die *M. L. B.* hat auf 1. Dezember 1924 einen ziemlich bedeutenden Verkehrszuwachs erhalten durch die bereits erwähnte Tarifvereinbarung für den Güterverkehr Frankreich-Italien. Doch sind die daherigen Frachtanteile wie übrigens auch diejenigen aus den meisten über Basel oder Delle ein- bzw. ausgehenden Sendungen durch die Auslandskonkurrenz stark gedrückt.

Der *innerschweizerische Güterverkehr,* mit Inbegriff des Verkehrs Wallis-übrige Schweiz, zeigte im allgemeinen wenig Tendenz zum Steigen, wohl eine Folge des Umstandes, dass die wirtschaftlichen Verhältnisse unseres Landes im grossen und ganzen noch immer unbefriedigende sind.

d. Fahrgeldrückerstattungen.

Wegen Nichtausnützung von Billetten und aus ähnlichen Gründen sind im Berichtsjahre an Taxrückerstattungsbegehren eingegangen 1302 (1923: 1108)

Ferner sind auf Grund des schweizerischen und des internationalen Fahrgeldrückerstattungs-Uebereinkommens von andern Verwaltungen Erstattungsbegehren auf unsere Rechnung erledigt worden, und zwar . 901 (1923: 584)

Die Zahl der von unsern Stationen selbständig erledigten Fälle beträgt . 415 (1923: 174)

Total 2618 (1923: 1866)

e. Frachtrückerstattungen.

Frachtrückerstattungsbegehren wegen unrichtiger Anwendung von Tarifen, Gesuche um nachträgliche Anwendung von Reexpeditions- und Exporttarifen oder um Einhaltung von Rückvergütungsversprechen (inbegriffen Einhaltung der Parität mit der Auslandskonkurrenz), ferner Verschleppungsregelungen waren insgesamt 5988 zu behandeln (1923: 4364).

4. Reklamationswesen.

An Entschädigungsforderungen aus Zugsverspätungen, sowie wegen Havarien, Verlust, Manko und Lieferfrist-Ueberschreitungen im Personen-, Gepäck-, Tier- und Güterverkehr aller unserer Bahnen, jedoch ohne die Bern-Neuenburg-Bahn, waren 1039 (1923: 985) Fälle zu behandeln, wovon 13 (9) auf das Dampfschiffunternehmen entfallen.

Aus diesen Reklamationsfällen und aus den von andern Verwaltungen gemäss den bestehenden Abkommen erledigten Forderungen waren an Entschädigungen von unserem Bahnunternehmen Fr. 7351.44 (1923: 12,799.63) und vom Schiffsunternehmen Fr. 30.82 (1923: Fr. 75.18) zu bezahlen.

5. Publizitätswesen.

In bisheriger Weise wurde neben der erheblichen Unterstützung der Verkehrsbestrebungen im Berner Oberlande der Förderung des Reise- und Ausflugverkehrs nach dem Berner Oberland und dem Oberwallis sowie des internationalen Verkehrs über die Lötschbergbahn auch im verflossenen Jahre alle Aufmerksamkeit geschenkt durch Auskunfterteilung und Abgabe von Propagandamaterial aller Art an zahlreiche Einzelpersonen, Bahnen, Reise- und Verkehrsbureaux, Gesellschaften und Schulen, durch Insertionen in in- und ausländischen Zeitungen und Zeitschriften, durch Anschlag und Verbreitung von Plakaten und Bildern, durch Beteiligung an Ausstellungen und durch Unterstützung von Vortragsreisenden und Reklamemassnahmen aller Art.

Der neue Pliant (Faltenprospekt) von Bern, dem Berner Oberland, dem Wallis — mit einem Ueberblick über das nördliche Italien bis Genua und Venedig — musste im Berichtsjahre bereits in einer zweiten Auflage von 200,000 Exemplaren in 7 Sprachen gedruckt werden. Von diesem Pliant wurden im Berichtsjahre 82,850 Stück versandt, nämlich 20,900 deutsche, 14,000 französische, 29,850 englische, 12,800 italienische, 3000 holländische und 1100 schwedische etc.

Zur Propagierung des Besuches des Lötschentals, das seine alte Anziehungskraft nicht eingebüsst hat, sondern im Gegenteil je länger desto mehr zahlreiche neue Freunde gewinnt, wurde ein besonderer Pliant für Kandersteg, Gemmipass und Lötschental in 100,000 Exemplaren in 4 Sprachen erstellt gemeinsam mit dem Verkehrsverein Kandersteg, der die Hälfte der Auflage zum Vertrieb und der Kosten übernahm. Von diesem Pliant wurden bereits 16,288 Stück verbreitet, davon 10,973 deutsche, 1127 französische, 3872 englische und 316 italienische.

Im ganzen wurden von den alten und neuen Pliants zusammen zirka 100,000 Stück versandt. An Führern wurden verbreitet 16,441 Stück, hiervon waren 5181 deutsche, 2465 französische, 6588 englische und 2207 italienische Broschüren.

Plakate wurden 7054 verbreitet: nämlich vom Hubacherschen Reliefplakat 984, vom neuen, im Berichtsjahre herausgegebenen Oeschinenseeplakat 2566, vom Matterhornplakat 1069 und vom Routenplakat 2435 Stück. Von dem im Jahre 1923 in 20,000 Exemplaren erstellten Routenplakat, das die Zufahrtslinien zum Lötschberg nördlich und südlich der Alpen

darstellt, wurde eine Verkleinerung erstellt und in unsern, dem internationalen Personenverkehr dienenden Wagen angebracht. Im Jahre 1924 wurden versandt 277 Plakate nach Frankreich, 600 nach England, 180 nach Belgien, 154 nach Holland, 38 nach Dänemark, Schweden und Norwegen, 1877 nach Italien, 780 nach Deutschland, 913 nach den Vereinigten Staaten, der Rest wurde in der Schweiz und einigen andern Ländern verwendet.

Eine besondere Propaganda erfolgte in Italien durch den öffentlichen Anschlag von Affichen in einer Reihe von oberitalienischen Städten.

Von den Reliefkarten gelangten 568 Stück zur Abgabe, ein Teil derselben gegen Vergütung der Ladenpreise. Ebenso wurden teils verkauft, teils gratis abgegeben 116 Broschüren von Dr. Stebler «Sonnige Halden am Lötschberg», 40 Wanderbilder «Die Lötschbergbahn» von Dr. Platzhoff-Lejeune und 18 Dr. Jegerlehner «Der Lötschberg», 642 Bilder (chromophotographische Vergrösserungen) etc.

Die Einnahmen aus dem Verkauf von Drucksachen beliefen sich auf Fr. 4028. 55.

Die Diapositivensammlung wurde weiter vermehrt und rege benutzt für die Abhaltung von Lichtbildervorträgen. Zahlreich waren die Photographien und Druckstöcke, die zur Illustration von Zeitschriften und Zeitungen abgegeben wurden.

Ueberdies wurde wie in frühern Jahren eine Zusammenstellung der internationalen Zugsverbindungen sowohl für den Sommer- als auch für den Winterverkehr in verschiedenen Sprachen erstellt und verbreitet.

Der beliebt gewordene Taschenfahrplan «Berner Kursbuch» wurde wieder in 20,000 Exemplaren erstellt und verbreitet; der grössere Teil wurde verkauft, eine kleinere Partie an Reisebureaux zur Gratisabgabe überlassen.

Auch die Werbetätigkeit bei Vereinen und Schulen zur Ausführung von Vergnügungsfahrten durchs Berner Oberland und über die Lötschbergbahn wurde erfolgreich fortgeführt.

Durch Beteiligung an den Mustermessen in Basel und Mailand und an der kantonalen Gewerbe-, Industrie- und Landwirtschaftsausstellung in Burgdorf wurde für das Berner Oberland, die Lötschbergbahn und das Oberwallis eine erfolgreiche Propaganda betrieben. Viele dieser Reklamemassnahmen wurden wieder in Verbindung mit den Verkehrsvereinen und Verkehrsinteressenten des Berner Oberlandes, den Verwaltungen der Visp-Zermatt- und Gornergratbahn und der Montreux-Berner Oberland-Bahn etc. ausgeführt, mit denen wir fortwährend die besten Beziehungen unterhalten.

Auch im Berichtsjahre konnten wir uns der Mitwirkung und tatkräftigen Unterstützung seitens zahlreicher amtlicher und öffentlicher Stellen, Verkehrs- und Reisebureaux, mit welchen wir ebenfalls ohne Ausnahme die besten Beziehungen unterhalten, erfreuen.

6. Personalbestand B. L. S. / B. N.

inbegriffen die von der B. L. S. mitbetriebenen Linien und den Dampfschiffbetrieb Thuner- und Brienzersee.

	Bestand des ständigen Personals:	
I. Allgemeine Verwaltung.	auf 31. Dez. 1923	auf 31. Dez. 1924
Sekretariat, inbegr. Kanzlei, Registratur und Archiv .	7	7
Hauptkasse	2	2
Hauptbuchhaltung	4	4
Uebertrag	13	13

	auf 31. Dez. 1923			auf 31. Dez. 1924		
Uebertrag		13			13	
Verkehrsbureau (Abrechnungswesen, Verkehrsstatistik, Publizität, Verwaltung der Drucksachen)		36			36	
Kommerzieller Dienst (Tarifwesen; Fracht- und Fahrgeld-Reklamationsdienst)		13			13	
Abwartpersonal		4	66		4	66
II. Unterhalt und Bewachung der Bahn.	Bern	Spiez		Bern	Spiez	
Zentralbureaux in Bern und Spiez	6	3		6	3	
Bahnmeister	3	5		3	5	
Bahnmeistergehilfen	2	1		1	1	
Vorarbeiter inkl. Stellwerkvorarbeiter.	8	12		8	11	
Bahnwärter	11	19		11	19	
Bahnarbeiter mit Jahresvertrag	25	35		25	34	
Ständige Bahnarbeiter im Taglohn (inbegriffen die ständigen Spezialwachen B. L. S.). . . .	5	48		4	46	
Barrieren-Wärter und -Wärterinnen	19	14		21	14	
	79	137		79	133	
			216			212
III. Stationsdienst und Zugsbegleitung.						
Zentralbureau (inbegriffen Telegraphenbureau der Verwaltung)		8			9	
Wagenkontrolle		3			3	
Bahnhofvorstände und deren Stellvertreter		4			4	
Souschefs		1			1	
Stationsvorstände		54			54	
Stationsgehilfen und Lehrlinge		101 *			109	
Einnehmer und Kassabeamte		6			6	
Gepäckexpedienten		1			1	
Portier		1			1	
Güterexpedienten		3			3	
Haltestelle-Vorsteher und -Vorsteherinnen		1			1	
Vorarbeiter		6			7	
Stellwerk- und Weichenwärter		48			48	
Stationsarbeiter mit Jahresvertrag		31			39	
Ständige Stationsarbeiter im Taglohn		16			6	
Zugführer		29			29	
Kondukteure		81			87	
Bremser		3	397		3	411
IV. Fahr- und Werkstättedienst.						
Zentralbureau		9			9	
Depotchefs (zugleich Werkstättevorstände) und deren Stellvertreter		4			4	
Gehilfen für Depot- und Werkstättedienst		10			10	
Uebertrag		23			23	

* 6 Gehülfen im Auslandsurlaub (Ausbildung in Fremdsprachen).

	auf 31. Dez. 1923		auf 31. Dez. 1924	
Uebertrag	23		23	
Lokomotivführer	55		56	
Heizer und Beimänner	34		30	
Visiteure und deren Gehilfen	10		10	
Lokomotivreiniger	20		21	
Wagenreiniger	23		23	
Handwerksmeister beim Werkstättedienst	9		9	
Fahrdienstschlosser und Elektriker	17		16	
Werkstättearbeiter mit zeitweiliger Verwendung als provisorische Heizer und Beimänner	38		43	
Werkstättearbeiter (Berufsleute und ausschliesslich für Werkstättedienst)	116		105	
Werkstättearbeiter (Handlanger)	98		99	
		443		435
V. Dienst bei den Stark- und Schwachstromleitungsanlagen und in den Unterwerken.				
Leitungsaufseher (Techniker) und Gehilfen	2		2	
Telegraphenaufseher (Techniker)	1		1	
Aufseher elektrischer Anlagen	1		1	
Linienmonteure und Vorarbeiter	16		16	
Leitungsarbeiter	10		9	
		30		29
VI. Kraft- und Pumpwerk in Grenchen (Ventilationsanlage und Wasserversorgung)		4		4
VII. Dampfschiffbetrieb Thuner- und Brienzersee.				
Zentralbureaux in Bern und Interlaken (inbegriffen Sommeraushilfe im Fahr- und Stationsdienst)	4*		4*	
Kapitäne und Kapitän-Stellvertreter	4		4	
Kassiere und Kassieraspiranten	6		5	
Steuermänner und Untersteuermänner	10		9	
Matrosen	22**		22	
Maschinisten und Untermaschinisten	9		8	
Heizer	12**		12	
Stationspersonal (inbegr. Ländter und Signalisten)	11		11	
Werftepersonal mit teilweiser Verwendung im Fahrdienst	12		11	
		90		86
VIII. Materialverwaltung.				
Materialverwalter	1		1	
Bureaugehilfen	4		4	
Magaziner	4		4	
		9		9
Totalbestand		1255		1252

* Ein Teil dieses Personals ist im Tarifbureau beschäftigt.
** Ein Teil dieses Personals wurde pro 1923 zeitweise im Bremserdienst beschäftigt.

Ferner sind zu erwähnen die jeweils nur vorübergehend beschäftigten

Saisonangestellten:

	Mittlerer Bestand pro 1923			Mittlerer Bestand pro 1924		
1. Bahnunterhaltungsdienst.	B. J. Bern	B. J. Spiez		B. J. Bern	B. J. Spiez	
Bahnarbeiter (Kramper)	46	45	91	47	53	100
2. Schiffsdienst.						
Stationsangestellte		2			6	
Fahrdienstangestellte		—			1	
			2			7
Total Saisonangestellte (mittlerer Bestand)			93			107

IV. Dampfschiffunternehmung Thuner- und Brienzersee.

1. Allgemeines.

Umfang des Betriebes. Auf dem *Thunersee* war das ganze Jahr bedient die Strecke Scherzligen-Oberhofen-Gunten-Spiez-Merligen-Beatenbucht; nur im Sommer wurden befahren die Stationen Thun-Hofstetten, Leissigen, Beatushöhlen und Interlaken (Thunersee). — Auf dem *Brienzersee* beschränkte sich der Jahresbetrieb auf die Strecke Interlaken-(Brienzersee)-Bönigen-Ringgenberg-Iseltwald; die Stationen Giessbach-Fälle und Brienz waren nur im Sommer bedient.

Ein Gesuch des Gemeinderates von *Därligen* um Wiederbedienung dieser Ortschaft mit den Dampfschiffen — die frühere Dampfschiffstation Därligen war auf 30. September 1896 eingegangen — musste ablehnend beschieden werden.

Anschluss an den neuen Zentralbahnhof Thun. Siehe Abschnitt I, 3 hiervor.

Der *Verband schweizerischer Dampfschiffahrtsunternehmungen* behandelte in einer Verbandskonferenz und in mehreren Kommissionssitzungen eine Reihe von gemeinsamen Angelegenheiten technischer, betrieblicher und kommerzieller Natur.

Der *Versicherungsverband schweizerischer Dampfschiffahrtsunternehmungen* hat pro 1924 ein befriedigendes Rechnungsergebnis aufzuweisen.

Ueber den von uns zu den Selbstkosten besorgten Betrieb der *Spiezer Verbindungsbahn* gibt der Geschäftsbericht dieser Unternehmung nähern Aufschluss.

Die *Brienz-Rothorn-Bahn*, deren Betriebsführung ebenfalls uns obliegt, hat den seit Kriegsausbruch eingestellten Betrieb noch nicht wieder aufnehmen können.

Für die *Drahtseilbahn Thunersee-Beatenberg* besorgten wir, wie bisher, gegen entsprechende Entschädigung die Arbeiten des kommerziellen Dienstes sowie die Buchhaltung.

2. Tarifwesen.

Ueber die auf 1. Januar 1924 durchgeführten Taxherabsetzungen im Personenverkehr (Normaltarif) haben wir bereits letztes Jahr berichtet. Seither sind die Normaltaxen für den Personen-, Gepäck-, Tier- und Güterverkehr unverändert geblieben, bis dann, auf Verlangen

der S.B.B., mit Wirkung ab 1. Januar 1925 die Gepäck- und Expressguttaxen des direkten Verkehrs auf Entfernungen von über 150 Kilometer eine weitere, allerdings für unsere Dampfschiffunternehmung nicht schwer ins Gewicht fallende Ermässigung erfuhren.

Taxherabsetzungen, wenn auch nicht sehr bedeutende, sind sodann zu verzeichnen: für Gesellschafts- und Schulfahrten ab 1. Januar 1924, für schweizerische und internationale Rundfahrtsbillette, feste und zusammenstellbare ab 1. Mai 1924, für schweizerische Generalabonnements sowie für schweizerische Abonnements zum Bezuge halber Billette ab 1. Juni 1924.

Dagegen hat die auf 1. April 1924 durchgeführte Revision des Tarifs für Kilometerabonnements auf dem Thuner- und Brienzersee neben Ermässigungen auch Erhöhungen gebracht.

Mit Wirkung ab 1. Mai 1924 wurden für den Verkehr englischer Reisegesellschaften Anschlussbillette Thun oder Scherzligen-Beatenberg und zurück mit wahlweiser Gültigkeit via Schiff oder Strassenbahn eingeführt.

Die übrigen Tarifmassnahmen sind nicht von erheblicher finanzieller Bedeutung.

3. Schiffsmaterial.

Allgemeines. Die Instandhaltung des Schiffsparkes hat auch im Berichtsjahre grosse Aufwendungen, insbesondere an Arbeitslöhnen, erfordert, trotzdem Hauptreparaturen zu Lasten des Erneuerungsfonds nicht zu verzeichnen sind. Diese Arbeiten müssen jeweilen im Winter besorgt werden und nehmen fast das ganze Fahrdienstpersonal in Anspruch. Daher kommt es, dass die Lohnausgaben in den Wintermonaten fast gleich hoch sind wie im Sommer, trotzdem die Fahrleistungen in den Wintermonaten nur noch 4—5 Mann (gegen 40—75 Mann im Sommer) beanspruchen.

Thunersee. Den Stapelgang haben bestanden die Schiffe: «Beatus», «Bubenberg», «Helvetia», «Stadt Bern», «Spiez» und «Gunten». An Erweiterungsbauten ist die Einrichtung eines Sonnenzeltes auf dem Oberdeck des «Bubenberg» zu erwähnen. Das Dampfschiff «Stadt Thun» ist nicht mehr betriebsfähig. Ob dieses älteste Fahrzeug unserer Dampfschiffunternehmung — es stammt aus 1856 — ausrangiert werden soll oder ob die bedeutenden Kosten seiner Wiederinstandstellung (Kesselerneuerung, beträchtliche Schalen- und Holzwerkreparaturen) sich rechtfertigen lassen, wird nach der nächsten Sommersaison zu entscheiden sein.

Brienzersee. Das Salonschiff «Jungfrau» blieb auch dieses Jahr noch unbenutzt. Auf Stapel gezogen wurden: «Oberland», «Giessbach», «Interlaken», «Iseltwald» und «Lötschberg».

4. Bauliche Anlagen.

Landungsanlagen. Der laufende Unterhalt (Erneuerung von Prellpfählen und Brückenbelägen, Neuanstrich von Eisenteilen etc.) erfordert Jahr für Jahr ziemlich beträchtliche Aufwendungen. Die Einschränkung der Fahrleistungen (gegenüber der Vorkriegszeit) kann daran so gut wie nichts ändern. Das gleiche gilt übrigens für den Unterhalt der Stationsgebäude.

Werften. Keine Um- und Neubauten.

Der *Schiffahrtskanal Thunersee-Interlaken* erforderte keine Unterhaltungsarbeiten von Belang.

5. Betrieb.

Weil aus ökonomischen Gründen die Schiffsfahrleistungen sich bestmöglich den ausserordentlich stark variierenden Verkehrsbedürfnissen der verschiedenen Jahreszeiten und Wochentage (Werktage und Sonntage) anpassen müssen, sind wir für unsere Dampfschiffunternehmung zum System des *zweimaligen Fahrplanwechsels* per Jahr zurückgekehrt, wobei ausserdem jedes Fahrplanplakat für je zwei Zeitperioden getrennte Fahrplantabellen aufweist. Das Fahrplanplakat für den Sommer 1924 enthielt je einen Fahrplan für die Vor- und Nachsaison (Juni und September) und für die Hochsaison (Juli und August), das Plakat für den Winterdienst 1924/1925 je einen Fahrplan für Herbst und Frühjahr (Oktober 1924 und Zeit vom 1. April bis 4. Juni 1925) und für den eigentlichen Winter (1. November bis 31. März). Auf diese Weise ist es möglich geworden, die Zahl der Fahrplanbemerkungen wegen Beschränkung der Verkehrsdauer einzelner Kurse und der Bedienungsdauer einzelner Stationen bedeutend zu vermindern und damit den Wünschen des Publikums nach einer übersichtlicheren Fahrplandarstellung Rechnung zu tragen.

Bezüglich der *Fahrleistungen* ist folgendes zu bemerken:

Auf dem *Thunersee* wurde die Zahl der durchgehenden Werktagskurspaare im Juni und September von 4 auf 5 und im Juli und August von 6 auf 8 vermehrt und damit ein Fahrplan geschaffen, der zwar noch nicht an den Sommerfahrplan der Vorkriegszeit heranreicht, aber doch die immer wiederkehrenden Klagen wegen ungenügender Bedienung des Fremdenverkehrs zum Verstummen brachte. Es bedingte dies freilich die Indienstnahme eines dritten Dampfschiffes an Werktagen im Juli und August. Für die übrigen Jahreszeiten (Herbst, Winter und Frühjahr) konnte dagegen eine erhebliche Vermehrung der Fahrleistungen nicht zugestanden werden.

Auf dem *Brienzersee* haben sich die Fahrleistungen ungefähr auf der nämlichen Höhe bewegt wie im Vorjahre.

Der *Winterbetrieb* auf beiden Seen wurde wiederum einzig durch je ein Motorboot besorgt, und zwar auf dem Thunersee vom 1. November bis 31. März und auf dem Brienzersee von 1. Oktober bis 31. Mai (die Sonntage im Oktober und Mai ausgenommen).

An *jährlichen Gesamtfahrleistungen* sind zu verzeichnen:

	Thunersee			Brienzersee			Beide Seen zusammen		
	1913	1923	1924	1913	1923	1924	1913	1923	1924
Dampfschiffkilometer . .	181,434	51,675	63,839	107,639	24,500	24,296	289,073	76,175	88,135
Motorbootkilometer . .	—	25,853	24,878	—	15,566	16,154	—	41,419	41,032
Total	181,434	77,528	88,717	107,639	40,066	40,450	289,073	117,594	129,167

Betriebsstörungen von Belang haben wir keine zu verzeichnen, ebenso keine haftpflichtigen *Unfälle* von Drittpersonen (Passagiere oder Passanten). Die dem Personal zugestossenen Unfälle waren alle leichter Natur.

V. Finanzielles.

1. Allgemeines.

Das schweizerische Post- und Eisenbahndepartement genehmigte die Rechnungen und Bilanz des Jahres 1923 mit Schreiben vom 6. Juni 1924; vorbehalten wurde die dem Bundesgesetz über das Rechnungswesen der Eisenbahnen (vom 27. März 1896) entsprechende Bereinigung des Erneuerungsfonds.

Die *Verkehrsergebnisse der Jahre 1923 und 1924* erzeigen folgendes Bild:

		Transportquantitäten		Einnahmen	
		1923	1924	1923	1924
				Fr.	Fr.
Personenverkehr	Anzahl Personen	2,336,907	2,736,115	3,446,623. 97	3,764,241. 62
Gepäckverkehr	Tonnen	6,982	8,424	267,059. 08	313,408. 36
Tierverkehr	Stück	52,160	58,082	194,685. 61	204,429. 98
Güterverkehr inkl. Post .	Tonnen	1,112,335	1,623,267	4,854,598. 89	6,133,618. 15

Es ist bei allen Verkehrskategorien eine Vermehrung der Transportquantitäten und der Einnahmen zu verzeichnen. Die Mehreinnahmen betragen beim Personenverkehr Fr. 317,617. 65, beim Gepäckverkehr Fr. 46,349. 28, beim Tierverkehr Fr. 9744. 37, beim Güterverkehr Fr. 1,257,564. 11 und bei den Posttransporten Fr. 21,455. 15.

Es ergibt sich aus obigen Zahlen und noch deutlicher aus der Tabelle 1 der verkehrsstatistischen Tabellen, dass trotz der ungünstigen Witterungsverhältnisse des Sommers 1924 eine erhebliche Steigerung des Reisendenverkehrs und namentlich auch des Fremdenverkehrs erfolgt ist. Auch der Abonnementsverkehr hat eine erfreuliche Zunahme erfahren. Das günstige Ergebnis des Güterverkehrs ist hauptsächlich dem Transport von Wiedergutmachungskohlen von Deutschland nach Italien zuzuschreiben, der in den Monaten März bis November stattfand. Auch die Einnahmen aus den Posttransporten und die verschiedenen Einnahmen zeigen eine der allgemeinen Verkehrsentwicklung entsprechende Zunahme.

In den letzten sechs Jahren sind an *Betriebseinnahmen und -Ausgaben* zu verzeichnen:

Einnahmen:	1919	1920	1921	1922	1923	1924
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Personenverkehr	2,223,810	2,774,403. 21	3,016,750. 50	2,938,225. 70	3,446,623. 97	3,764,241. 62
Gepäckverkehr	184,193	229,795. 85	252,525. 46	241,119. 26	267,059. 08	313,408. 36
Tierverkehr	168,080	149,435. 66	163,661. 64	183,854. 15	194,685. 61	204,429. 98
Güterverkehr inkl. Post . .	6,043,716	8,453,061. 07	8,618,798. 96	5,681,913. 34	4,854,598. 89	6,133,618. 15
Verschiedene Einnahmen .	544,371	669,555. 99	530,327. 44	521,990. 31	431,037. 53	516,221. 87
Total Betriebseinnahmen	9,164,170	12,276,251. 78	12,582,064. —	9,567,102. 76	9,194,005. 08	10,931,919. 98
Ausgaben*	5,717,812	7,000,063. 16	8,041,217. 75	7,448,385. 47	6,956,694. 93	7,467,710. 27
Ueberschuss der Einnahmen	3,446,358	5,276,188. 62	4,540,846. 25	2,118,717. 29	2,237,310. 15	3,464,209. 71

* Erneuerungskosten nicht inbegriffen.

2. Betriebsrechnungen.

a. Bahnbetrieb.

Einnahmen.

Die Gegenüberstellung der Betriebseinnahmen der Jahre 1923 und 1924 erzeigt folgende Abweichungen:

	1923		1924		Mehr- bezw. Mindereinnahmen 1924 gegen 1923	
	Fr.	%	Fr.	%	Fr.	%
Personenverkehr . . .	3,446,623. 97	37,49	3,764,241. 62	34,43	+ 317,617. 65	9,21
Gepäcktransport . . .	267,059. 08	2,90	313,408. 36	2,87	+ 46,349. 28	17,36
Tiertransport	194,685. 61	2,12	204,429. 98	1,87	+ 9,744. 37	5,00
Gütertransport	4,713,712. 09	51,27	5,971,276. 20	54,62	+1,257,564. 11	26,68
Posttransporte	140,886. 80	1,53	162,341. 95	1,49	+ 21,455. 15	15,23
Transporteinnahmen Total	8,762,967. 55		10,415,698. 11		+1,652,730. 56	18,86
Verschiedene Einnahmen	431,037. 53	4,69	516,221. 87	4,72	+ 85,184. 34	19,76
Total der Einnahmen .	9,194,005. 08	100,00	10,931,919. 98	100,00	+1,737,914. 90	18,91
oder per Bahnkilometer	77,915. 29		92,643. 39		+ 14,728. 09	

Ueber die Ursachen der Veränderungen in den Einnahmen des Jahres 1924 gegenüber dem Vorjahr ist bereits unter Ziffer 1 dieses Abschnittes — Allgemeines — berichtet worden.

Die *Einnahmen aus dem Gemeinschaftsverkehr Scherzligen-Spiez-Interlaken* und die Anteile der Bahn und der Dampfschiffunternehmung aus demselben betrugen:

	1923	Prozent	1924	Prozent
Einnahmen aus dem Gemeinschaftsverkehr Scherzligen-Interlaken . . .	Fr. 1,097,192. 34	—	Fr. 1,191,455. 79	—
Anteile der Bahn	» 855,810. 03	78	» 929,335. 52	78
» » Dampfschiffunternehmung .	» 241,382. 31	22	» 262,120. 27	22

Betriebsausgaben (Bahn).

Dieselben stellen sich ohne die Erneuerungskosten wie folgt:

	1923	1924	Gegen das Vorjahr mehr
	Fr.	Fr.	Fr.
I. Allgemeine Verwaltung	362,249. 21	362,365. 21	116. —
II. Unterhalt und Bewachung der Bahn .	830,347. 33	873,330. 49	42,983. 16
III. Stationsdienst und Zugsbegleitung .	1,838,892. 35	2,029,745. 05	190,852. 70
IV. Fahr- und Werkstättedienst	2,970,141. 02	3,113,118. 52	142,977. 50
V. Verschiedene Ausgaben	955,065. 02	1,089,151. —	134,085. 98
Zusammen	6,956,694. 93	7,467,710. 27	511,015. 34

Zur Begründung der Mehrausgaben haben wir folgendes zu bemerken:

Allgemeines.

Gegenüber dem Vorjahr sind die *Fahrleistungen* erheblich grösser geworden. Die Vermehrung beträgt 190,500 Zugskilometer oder rund 17 %; über ²/₃ dieser Mehrleistungen entfallen auf den Güterzugsdienst (Reparationskohlentransporte Deutschland-Italien). Dies hatte neben den eigenen Mehrkosten auch zur Folge, dass unsere Anteile an die Betriebskosten und Baukapitalzinse der Gemeinschaftsbahnhöfe entsprechend den Achsenzahlen grösser wurden. Die daherigen Mehrkosten belaufen sich für die fünf in Frage kommenden Gemeinschaftsbahnhöfe auf zusammen *Fr. 158,786. 05.*

Aus den gleichen Gründen (mehr Fahrleistungen) mussten wir für den Betrieb der Linie *Münster-Lengnau* rund Fr. 42,000. — mehr an die S. B. B. bezahlen als pro 1923 und dies trotzdem die Kohlenpreise angemessen zurückgegangen sind.

So verbleiben an Mehrausgaben durch unsere Dienstzweige rund Fr. 311,000. —. Diese erklären sich wie folgt:

Unterhalt und Bewachung der Bahn.

Infolge des dichteren Zugsverkehrs mussten im grossen doppelspurigen Lötschbergtunnel vermehrte Geleiseregulierungsarbeiten ausgeführt werden. Auf der Linie Spiez-Interlaken wurden grössere Quantitäten Schotter eingebracht und verschiedenenorts defekte Böschungssicherungen verstärkt. Bei den Hochbauten verursachten früher zurückgestellte Unterhaltungsarbeiten, speziell Dachreparaturen, sowie Renovationsarbeiten in Bureaux, Werkstätten und Dienstwohnungen Mehrausgaben.

Stationsdienst und Zugsbegleitung.

Die eigenen Mehraufwendungen betreffen ausschliesslich den Zugsdienst. Zur Bewältigung des Güterverkehrs (Kohlentransporte) mussten die Zugsleistungen erheblich vermehrt und damit auch zahlreichere Bremsmannschaften in Dienst genommen werden.

Fahr- und Werkstättedienst.

Die grösseren Personalkosten, sowie der vermehrte Brennmaterial- und Kraftverbrauch erklären sich durch den erweiterten Fahrplan; desgleichen verhält es sich mit den Unterhaltungsarbeiten an den elektr. Leitungsinstallationen.

Verschiedene Ausgaben.

Die Mehrkosten dieses Abschnittes entfallen auf:

a) Lokomotiv- und Wagenlaufmieten; letztere wegen des grössern Güterverkehrs;
b) Unfallversicherungsprämien;
c) grössere Beiträge an die Pensions-, Hilfs- und Krankenkassen;
d) Mehraufwendungen für die Auslandsreklame.

Für die Jahre 1923 und 1924 ergeben sich folgende Vergleichszahlen:

	Betriesausgaben ohne Erneuerungskosten 1923	1924
im ganzen	Fr. 6,956,694. 93	Fr. 7,467,710. 27
per Bahnkilometer	» 58,955. 04	» 63,285. 70
per Zugskilometer	» 6. 21	» 5. 70
Betriebskoeffizient	» 75,66 %	» 68,31 %

Rechnungsabschluss.

	1923	1924
Betriebseinnahmen	Fr. 9,194,005. 08	Fr. 10,931,919. 98
Betriebsausgaben	» 6,956,694. 93	» 7,467,710. 27
Ueberschuss der Einnahmen	Fr. 2,237,310. 15	Fr. 3,464,209. 71

Die zu Lasten des Erneuerungsfonds gehenden Ausgaben, welche in den Betriebskosten nicht berücksichtigt sind, betrugen im Jahr 1923 Fr. 93,173.59 und im Jahr 1924 Fr. 136,103.15.

b. Schiffsbetrieb.

Einnahmen.

Diese verteilen sich auf die einzelnen Rechnungsrubriken wie folgt:

	1923	in %	1924	in %	Mehr- und Mindereinnahmen 1924 gegen 1923
1. Personentransport	Fr. 638,933. 24	95,34	Fr. 669,188. 70	95,27	+ Fr. 30,255. 46
2. Gepäcktransport	» 2,658. 71	0,40	» 3,301. 91	0,47	+ » 643. 20
3. Tier- und Gütertransport	» 14,048. 03	2,10	» 14,400. 50	2,05	+ » 352. 47
4. Posttransport	» 4,200. —	0,62	» 4,200. —	0,60	—. —
Transporteinnahmen	Fr. 659,839. 98	98,46	Fr. 691,091. 11	98,39	+ Fr. 31,251. 13
5. Verschiedene Einnahmen	» 10,336. 40	1,54	» 11,281. 75	1,61	+ » 945. 35
Total der Betriebseinnahmen	Fr. 670,176. 38	100,00	Fr. 702,372. 86	100,00	+ Fr. 32,196. 48

Betrachten wir die Ergebnisse jedes der beiden Seen für sich, so stellen sich die Zahlen pro 1923 und 1924 wie folgt:

	Thunersee	Brienzersee
Betriebseinnahmen pro 1923	Fr. 511,823. 63	Fr. 158,352. 75
» » 1924	» 542,554. 54	» 159,818. 32
Im Jahre 1924 mehr	Fr. 30,730. 91	Fr. 1,465. 57
Im Jahre 1924 weniger	» —. —	» —. —

Dazu ist zu bemerken, dass der internationale Touristenverkehr bedeutend zugenommen hat trotz der sehr ungünstigen Witterung in den Monaten Juli und August. Letztere hat

dagegen den internen schweizerischen Touristenverkehr und insbesondere den Sonntagsausflugsverkehr nach dem Berner Oberlande äusserst nachteilig beeinflusst.

Auf dem *Thunersee* wurden befördert 352,786 Personen gegen 330,494 im Jahre 1923; die Zunahme beträgt demnach 22,292 Personen oder 6,75 %. — Die Personentransport-Einnahme des Thunersees hat sich vermehrt um Fr. 28,939. 38 = 5,87 %.

Auf dem *Brienzersee* ist die Zahl der Reisenden von 159,093 auf 172,706 gestiegen, was einer Vermehrung um 13,613 oder 8,56 % gleichkommt. Die Personentransport-Einnahme hat dagegen nur um Fr. 1,316. 08 oder 0,9 % zugenommen; letzteres ist in der Hauptsache darauf zurückzuführen, dass auf diesem See die Retourbillette mit Taxrabatt bis zum 31. Dezember 1923 abgeschafft waren. Deren Wiedereinführung, mit 20 % Taxrabatt, musste daher zu einer Ermässigung der Durchschnittseinnahme per Person führen.

Eine Vergleichung der *Betriebseinnahmen* per *Schiffskilometer* der Jahre 1913 (letztes Friedensjahr), 1923 und 1924 zeigt, wenn wir 4 Motorbootkilometer = 1 Dampfschiffkilometer rechnen, folgendes Bild:

	1913	1923	1924
Zurückgelegte Schiffskilometer	289,073	86,530	98,393
Betriebseinnahmen absolut	Fr. 1,060,422. 83	Fr. 670,176. 38	Fr. 702,372. 86
» per Schiffskilometer	» 3. 66	» 7. 74	» 7. 14

Betriebsausgaben.

Dieselben stellen sich in den Hauptrubriken wie folgt:

	1923	1924	Im Jahre 1924 mehr bzw. weniger gegenüber 1923
1. Allgemeine Verwaltung	Fr. 28,145. 80	Fr. 27,945. 09	— Fr. 200. 71
2. Betriebspersonal	» 190,225. 55	» 193,216. 50	+ » 2,990. 95
3. Materialverbrauch für den Schiffsbetrieb	» 134,118. 64	» 134,323. 65	+ » 205. 01
4. Unterhalt der Schiffe samt Zubehör, Stationen und Liegenschaften	» 247,769. 15	» 230,055. 85	— » 17,713. 30
5. Verschiedene Ausgaben	» 93,189. 92	» 102,786. 83	+ » 9,596. 91
6. Ausgaben für den Betrieb des Zufahrtsgeleises Scherzligen	12,408. 25	» 17,017. 95	+ » 4,609. 70
Total der Betriebsausgaben	Fr. 705,857. 31	Fr. 705,345. 87	— Fr. 511. 44

Der Personalbestand, der bei Ausbruch des Weltkrieges 203 Köpfe betragen hatte, weist im Berichtsjahre 93 Köpfe auf. Der Bestand unserer Jahresangestellten ist nun aber derart gesunken, dass er für den Unterhalt unseres relativ grossen Schiffsparkes und der Landungsanlagen nicht mehr ausreicht. Wir werden daher nicht darum herumkommen, in nächster Zeit wieder Neuanstellungen für den Jahresdienst vorzunehmen, was seit 1912 nicht mehr geschehen ist. Der vermehrte Personalbedarf im Sommer wird dagegen soviel als immer möglich durch Saisonangestellte gedeckt werden. — Trotz der gegenüber 1913 eingetretenen Verminderung des Personals und ungeachtet des bis 31. Dezember 1923 zu Ende geführten Lohnabbaues stellen sich die Personalausgaben (Löhne, Nebenbezüge, Uniformierung und Einlage in die Hilfskassen, jedoch ohne Unfallversicherungsprämien) pro 1924 immer noch auf Fr. 494,947. 70 gegen Fr. 409,871. 54 im Jahre 1913. Dabei ist in ersterer Zahl nicht inbegriffen ein den Bahnbetriebskonto belastender Betrag von Fr. 7478.45 (1923 = Fr. 14,646.65) für Löhnung des temporär im Bremserdienst der Lötschberglinie beschäftigten Schiffspersonals.

Die in obenstehender Vergleichung ausgewiesenen Mehrausgaben in den Rubriken « 2. Betriebspersonal » und « 3. Materialverbrauch für den Schiffsbetrieb » sind auf die Vermehrung der Fahrleistungen auf dem Thunersee während der Sommermonate 1924 zurück-

zuführen. Zu der Vermehrung der «Verschiedenen Ausgaben» (Rubrik 5) um Fr. 9596. 91 haben in der Hauptsache beigetragen die «Unfallversicherungen und Entschädigungen» (Verkehrsvermehrung), die Steuern und Abgaben (Grundsteuernachforderungen für frühere Jahre), die Beiträge an die «Hilfskassen etc.» (Einschüsse für den Zuschlag von Teuerungszulagen zu den festen Besoldungen) sowie der Posten «Reklame, Propaganda und Verschiedenes» (vermehrte Propaganda). — Das Zufahrtsgeleise in Scherzligen war im Jahre 1923 nur vom 1. Juni bis 31. Dezember, im Jahre 1924 dagegen während 12 Monaten im Betriebe, daher die Mehrausgabe von Fr. 4609. 70.

Auf den Dampfschiffkilometer berechnet (je 4 Motorbootkilometer als 1 Dampfschiffkilometer gerechnet), stellen sich die *gesamten Betriebsausgaben* pro 1924 auf Fr. 7. 17 per km (1923 = Fr. 8. 15, 1922 = Fr. 9. 12).

Rechnungsabschluss.

	1921	1922	1923	1924	1924 gegen 1923
Einnahmen	Fr. 556,106. 46	Fr. 546,679. 77	Fr. 670,176. 38	Fr. 702,372. 86	+ Fr. 32,196. 48
Ausgaben	» 818,682. 89	» 756,282. 32	» 705,857. 31	» 705,345. 87	— » 511. 44
Defizit	Fr. 262,576. 43	Fr. 209,602. 55	Fr. 35,680. 93	Fr. 2,973. 01	+ Fr. 32,707. 92

Dank des Wiederanziehens des internationalen Fremdenverkehrs einerseits und der Verminderung der Betriebsausgaben zufolge des Lohnabbaues sowie des Rückganges der Kohlenpreise, ferner der Vermeidung jeder nicht absolut notwendigen Aufwendungen anderseits, ist es gelungen, das Betriebsdefizit, das im Jahre 1920 noch Fr. 319,529. 50 betragen hatte, im Berichtsjahre fast ganz zum Verschwinden zu bringen. Wenn auch die kommenden Jahre in etwas höherm Masse als die Nachkriegsjahre mit Ausgaben für den Schiffsunterhalt (Hauptrevision der Maschinen) belastet sein werden, so glauben wir uns doch zu der Erwartung berechtigt, dass in wenigen Jahren der Ertrag des Schiffunternehmens hinreichen werde, um auch die Einlage in den Erneuerungsfonds zu decken und die Verzinsung der auf dem Schiffsunternehmen lastenden Anleihen sicherzustellen.

3. Spezialrechnungen.

a. Erneuerungsfonds.

Die Normen über die gesetzmässige Dotierung des Erneuerungsfonds sind mit dem Eisenbahndepartement noch nicht vereinbart. Die Verhandlungen sind aber aufgenommen und werden im Laufe des Jahres 1925 abgeschlossen werden können. Zweifellos wird angesichts der grössern Kosten für die Oberbauerneuerung sowie die elektrischen Anlagen und Einrichtungen eine Nachvergütung an den Erneuerungsfonds stattfinden müssen, welche aber zu Lasten des Kontos «Spezialreserve aus getilgtem Aktienkapital» durchgeführt werden kann. Für das Jahr 1924 ist gemäss einem Begehren des Eisenbahndepartements zu Lasten des genannten Kontos eine Extraeinlage von Fr. 150,000. — gemacht worden.

b. Nebengeschäft Dampfschiffbetrieb Thuner- und Brienzersee.

Der Ueberschuss der *Betriebsausgaben* über die Betriebseinnahmen beträgt	Fr. 2,973. 01
Ausserdem fallen zu Lasten dieses Unternehmens folgende Ausgaben:	
1. Verzinsung der Anleihen	» 31,667. 50
2. Einlage in den Erneuerungsfonds	» 50,000. —
Ungedeckter Totalbetrag	Fr. 84,640. 51

Im Jahre 1922 und 1923 wies der Dampfschiffbetrieb einen Fehlbetrag auf von Fr. 276,987. 55 bzw. Fr. 117,348. 43. Nicht berücksichtigt sind die Tilgungsquoten auf den Anleihen.

4. Gewinn- und Verlustrechnung.

Eine direkte Vergleichung der Ergebnisse des Jahres 1924 mit denjenigen des Vorjahres ist deshalb nicht möglich, weil in der Rechnung des Jahres 1923 die sich aus dem Nachlassvertrage ergebenden Buchungen enthalten sind.

Wir beschränken uns deshalb darauf, festzustellen, dass in der Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 1924 die volle Verzinsung für sämtliche Anleihen I. Hypothek sowie für die Anleihen der Dampfschiffunternehmung mit Fr. 2,838,798. 15 enthalten ist. Ferner figurieren in den Ausgaben erstmals die Zinsen der Pfandbriefe auf dem Verwaltungsgebäude in Bern mit Fr. 65,750. —, dies entsprechend einem Begehren des Eidg. Eisenbahndepartements, wonach dieselben ebenfalls unter der Rubrik «Verzinsung der festen Anleihen» der Gewinn- und Verlustrechnung aufzunehmen seien.

Schliesslich ist darauf aufmerksam zu machen, dass der Reinertrag gestattete, auch für die II. Hypotheken eine Verzinsung von insgesamt Fr. 191,845. 01 vorzusehen.

5. Bilanz.

Wir haben folgende Erläuterungen anzubringen:

A. Zu den Aktivposten.

Ad 1. Die Bewegungen im «Baukonto der Bahn» sind aus den Tabellen A^1, A^2, A^3 und A^4 sowie aus der Abrechnung über die Bauverwendungen unter Abschnitt II Bahnbau ersichtlich.

Ad 2. *Unvollendete Bauobjekte.* Der Hauptposten dieser Ausgaben betrifft die Sicherungsbauten im Grenchenbergtunnel mit Fr. 1,276,907. 22. Der Rest verteilt sich auf Sicherungsbauten und auf diverse Ergänzungsarbeiten auf den Oberländerlinien.

Ad 3. Die *Verwendungen auf Nebengeschäfte* (Dampfschiffbetrieb Thuner- und Brienzersee) sind von Fr. 3,811,335. 26 auf Fr. 3,940,591. 61 angewachsen. Die Vermehrung betrifft insbesondere die Aufwendungen für die Hafenanlage Thun (Landerwerb und Projektarbeiten).

Ad 4. *Wertbestände und Guthaben:*

Zum letztjährigen Bestand der Wertschriften sind hinzugekommen die neu errichteten Schuldbriefe auf dem verkauften Wohnhaus im Dürrenast von Fr. 29,022. — und der verkauften Ländtebesitzung in Oberhofen von Fr. 22,123. 20. Die Bilanz weist demnach per Ende 1924 einen Wertschriftenbestand von Fr. 141,145. 20 auf.

Sodann sind im letztjährigen Bericht die von der Schweiz. Eidgenossenschaft als Kaution zurückbehaltenen Obligationen, nominell Fr. 4,5 Millionen, Frutigen-Brig I. Rang und Münster-Lengnau I. Rang, sowie nominell Fr. 98,500. — zurückgekaufte Obligationen (im Besitze der B. L. S.) mit Fr. 1,263,695. — eingestellt worden. Da aber nach Ablauf der Kautionsfrist, d. h. auf 1. Juli 1927, gemäss Nachlassvertrag dem Kanton Bern für Fr. 3,360,000. — (nominell) dieser Obligationen für seine Zinsforderungen auszuhändigen sind (sofern und soweit der Bund fragliche Kaution nicht beansprucht), wurde demgemäss der Betrag von Fr. 1,263,695. — auf Fr. 495,400. — herabgesetzt.

Der Wertschriftenkonto weist daher folgende Veränderungen auf:

Bestand Ende 1923	Fr. 1,353,695. —
Vermehrung 1924	» 51,145. 20
	Fr. 1,404,840. 20
Verminderung 1924	» 768,295. —
Restanz gemäss Bilanz somit . . .	Fr. 636,545. 20

Der Posten «Verschiedene Schuldner» setzt sich folgendermassen zusammen:

Staat Bern für Obligationenzins Frutigen-Brig II. Rang	Fr. 3,840,737. 30
Mitbetriebene Bahnen, unsere Guthaben aus dem Betrieb	» 203,993. 45
» » Ersatzstücke für elektrische Lokomotiven . .	» 624,949. 05
Verkehrssaldi der Stationen	» 126,475. 22
Verschiedene Schuldner	» 898,802. 30
Total	Fr. 5,694,957. 32

Ad 6. *Verschiedenes:*

a. Kaution an die Schweiz. Eidgenossenschaft für Obligationenzinse: Im Berichtsjahr hat sich diese Kaution um den uns gutgeschriebenen Netto-Zins von Fr. 176,400. —, sowie um den Konto-Korrent-Zins auf letzterer Summe von Fr. 3332. — erhöht.

b. Zinsgarantieregresskonto des Kantons Bern: Dieser Bilanzposten ist um den Betrag der vom Kanton Bern pro 1924 geleisteten Vorschüsse für die Verzinsung der II. Hypothek Frutigen-Brig, d. h. um Fr. 1,539,134. 80 gestiegen.

B. Zu den Passivposten.

Ad 2. *Feste Anleihen.*

Die pro 1924 geleisteten Amortisationen an die Schweiz. Eidgenossenschaft und den Kanton Bern auf dem Elektrifikationsanleihen für die Strecke Spiez-Bönigen betragen insgesamt Fr. 48,299. 35. Dieses Anleihen steht somit per Ende 1924 mit Fr. 4,475,715. 05 in der Bilanz. Die übrigen Anleihen sind unverändert geblieben.

Ad 3. *Grundpfändlich versicherte Schulden:*

Infolge Verkaufes der Ländtebesitzung Oberhofen wurde der darauf lastende Pfandbrief der Hypothekarkasse des Kantons Bern im Betrage von Fr. 28,335. — dem Käufer dieser Liegenschaft überbunden.

Die Bilanz weist nun noch die auf dem Verwaltungsgebäude in Bern errichteten Pfandbriefe auf mit Fr. 1,200,000. —.

Ad 6. *Schwebende Schulden.*

Die noch nicht eingelösten verfallenen Titel und Coupons setzen sich wie folgt zusammen:

			Titel:	Coupons:
Obligationen-Anleihen		Scherzligen-Bönigen I. Hyp. Elektrifikation	Fr. 23,992. 50	Fr. 113,107. 50
»	»	Frutigen-Brig I. Hyp. . .		» 1,462,849. 60
»	»	Spiez-Frutigen I. Hyp. . .		» 32,000. —
»	»	Scherzligen-Bönigen I. Hyp.		» 193,177. 20
»	»	Münster-Lengnau I. Hyp. .		» 1,193,780. 60
»	»	Frutigen-Brig II. Hyp. . .		» 212,006. 84
»	»	Spiez-Frutigen II. Hyp. . .		» 7,378. 66
»	»	Scherzligen-Bönigen II. Hyp.		» 43,601. 15
		Uebertrag	Fr. 23,992. 50	Fr. 3,257,901. 55

	Titel:	Coupons:
Uebertrag	Fr. 23,992. 50	Fr. 3,257,901. 55
Obligationen-Anleihen Dampfschiff Thuner- und Brienzersee		» 35,084. 15
Prioritätsaktien-Coupons II. Rang		» 37,860. —
Coupons		Fr. 3,330,845. 70
Titel	Fr. 23,992. 50	» 23,992. 50
Total verfallene Titel und Coupons		Fr. 3,354,838. 20

Der Posten «Verschiedene Gläubiger» umfasst:

Schuld an die Kantonalbank von Bern für Ersatzstücke für elektrische Lokomotiven	Fr. 717,500. 70
Schuld an den Kanton Bern für die Elektrifikation der Linie Spiez-Bönigen	» 113,401. 10
Schuld an die Schweiz. Eidgenossenschaft für Vorschüsse an den Umbau des Bahnhofes Interlaken-West	» 729,868. 65
Schuld an mitbetriebene Bahnen	» 615,029. 75
Schuld an fremde Transportanstalten	» 1,544,306. 52
Diverse	» 387,913. 71
	Fr. 4,108,020. 43

Ad 7. *Spezialfonds:*

Der «Spezialreserve aus getilgtem Aktienkapital» wurden pro 1924 folgende Beträge entnommen:

a. als Ergänzungseinlage in den Erneuerungsfonds	Fr. 150,000. —
b. Abschreibung auf zurückgekauften Obligationen	» 404,423. 95
Total Entnahme pro 1924	Fr. 554,423. 95

Diese Spezialreserve figuriert nun noch mit Fr. 7,660,369. 58 in der Bilanz.

Ad 8. *Verschiedenes:*

Hier sind die unter Ziffer 6 vorstehend erwähnten Aktivposten gleichlautend in den Passiven eingestellt.

VI. Antrag an die Generalversammlung der Aktionäre.

Wir beehren uns, Ihnen zu beantragen:

Es seien der Geschäftsbericht sowie die Rechnungen und Bilanz des Jahres 1924 zu genehmigen unter Entlastung der Gesellschaftsbehörden.

Bern, den 16. Mai 1925.

Der Direktor:
Kunz.

Namens des Verwaltungsrates,
Der Präsident:
Lohner.
Der Protokollführer:
Stauffer.

VII. Bericht der Kontrollstelle.

Die Unterzeichneten haben die Jahresrechnung sowie Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung der Berner Alpenbahn-Gesellschaft B. L. S. pro 1924 geprüft und solche in vollständiger Uebereinstimmung mit den Bucheintragungen — lose Blätter-System — befunden. Sie empfehlen solche der Generalversammlung zur Genehmigung unter Dechargeerteilung an die Verwaltungsorgane.

Bern, den 25. Mai 1925.

Die Revisoren:
Römer.
Ott.
G. Jäggi.

Berner Alpenbahn-Gesellschaft

Bern-Lötschberg-Simplon.

VIII.

Rechnungen und Bilanz für 1924.

A[1]. Baurechnung für die Linie Frutigen-Brig.

	Stand am 31. Dez. 1923		Ausgaben im Jahr 1924		Rückerstattungen im Jahr 1924		Stand am 31. Dez. 1924	
I. Allgemeine Kosten	**15,943,561**	**85**	**5,755**	**65**	**2,011**	**25**	**15,947,306**	**25**
a. Verwaltung und Bauleitung	*3,342,635*	*21*	*5,755*	*65*	*2,011*	*25*	*3,346,379*	*61*
1. Gehalte, Taggelder und Reiseauslagen	2,664,293	45	5,562	85	1,986	45	2,667,869	85
2. Bureau- und Materialkosten	175,361	56	65	65	4	—	175,423	21
3. Mobiliar, Instrumente und Messgeräte	55,291	09	—	—	—	—	55,291	09
4. Miete und Unterhalt der Lokale	163,757	45	20	80	20	80	163,757	45
5. Allgemeine Rechtskosten und Gutachten	180,489	40	—	—	—	—	180,489	40
6. Verschiedenes	103,442	26	106	35	—	—	103,548	61
b. Verzinsung des Baukapitals	*12,600,926*	*64*	—	—	—	—	*12,600,926*	*64*
1. Aktienzinse	6,712,422	17	—	—	—	—	6,712,422	17
2. Obligationenzinse	5,787,412	04	—	—	—	—	5,787,412	04
3. Sonstige Zinse und Unkosten	101,092	43	—	—	—	—	101,092	43
II. Bahnanlage und feste Einrichtungen	**112,160,888**	**99**	**293,046**	**80**	**68,075**	**43**	**112,385,860**	**36**
a. Erwerb von Grund und Rechten	*2,120,701*	*43*	*43,190*	*40*	*345*	—	*2,163,546*	*83*
1. Gehalte, Reise-, Schätzungs- und Gerichtskosten	154,896	65	2,487	50	—	—	157,384	15
2. Entschädigungen aller Art	1,877,852	11	39,183	20	345	—	1,916,690	31
3. Katasterpläne und Vermarkung	80,233	45	1,391	60	—	—	81,625	05
4. Verschiedenes	7,719	22	128	10	—	—	7,847	32
b. Unterbau	*98,312,341*	*78*	*105,966*	*85*	*18,696*	*21*	*98,399,612*	*42*
1. Erdarbeiten, Mauern, Anpflanzungen, Entwässerungen etc.	16,504,840	88	8,779	80	—	—	16,513,620	68
2. Tunnels und Galerien	71,087,702	45	—	—	—	—	71,087,702	45
3. Brücken, Viadukte und Durchlässe	5,882,238	47	—	—	—	—	5,882,238	47
4. Bettung und Beschotterung der Geleise	700,407	54	—	—	—	—	700,407	54
5. Einbettung von Strassen, Wegen u. Vorplätzen	266,528	60	—	—	—	—	266,528	60
6. Fluss- und Uferbauten, Bergverbauungen	2,774,436	07	95,231	20	18,696	21	2,850,971	06
7. Verschiedenes	1,096,187	77	1,955	85	—	—	1,098,143	62
c. Oberbau	*4,947,555*	*99*	—	—	—	—	*4,947,555*	*99*
1. Schienenunterlagen (Schwellen der Geleise und der Weichen etc.)	1,209,934	05	—	—	—	—	1,209,934	05
2. Schienen und deren Befestigungsmittel	3,014,146	69	—	—	—	—	3,014,146	69
3. Weichen, Drehscheiben und Schiebebühnen (auch Geleisekreuzungen und Geleiseabschlüsse, sowie die Fundamente)	218,554	02	—	—	—	—	218,554	02
4. Legen des Oberbaues	499,360	81	—	—	—	—	499,360	81
5. Verschiedenes	5,560	42	—	—	—	—	5,560	42

	Stand am 31. Dez. 1923		Ausgaben im Jahr 1924		Rückerstattungen im Jahr 1924		Stand am 31. Dez. 1924	
d. Hochbau und mechanische Einrichtungen . . .	*3,729,395*	*89*	*80,742*	*20*	*36,628*	*09*	*3,773,510*	—
1. Verwaltungsgebäude und Wohnhäuser . . .	1,501,456	60	79,464	20	36,628	09	1,544,292	71
2. Gebäude für den allgemeinen Betriebsdienst .	1,855,448	93	1,278	—	—	—	1,856,726	93
3. Beleuchtungsanlagen im Freien	162,322	81	—	—	—	—	162,322	81
4. Wasserversorgung und Reinigungsanlagen im Freien	157,307	40	—	—	—	—	157,307	40
5. Hebekrahnen, Brückenwagen und Ladeprofil der Stationen	44,960	10	—	—	—	—	44,960	10
6. Maschinen und mechanische Einrichtungen der Werkstätten (ausgeschlossen die Werkstätten als Hilfsbetriebe)	5,340	05	—	—	—	—	5,340	05
7. Verschiedenes	2,560	—	—	—	—	—	2,560	—
e. Einrichtungen für die elektrische Zugsförderung .	*1,650,485*	*18*	*62,873*	*65*	*12,406*	*13*	*1,700,952*	*70*
1. Gebäude für den elektrischen Betrieb . . .	56,341	07	33,414	90	1,727	40	88,028	57
2. Ausrüstung der Unterwerke und Schaltposten	90,393	89	17,206	90	3,861	72	103,739	07
3. Leitungen über dem Bahnkörper	1,301,759	12	—	—	—	—	1,301,759	12
4. Kontaktschiene	—	—	—	—	—	—	—	—
5. Schienenverbinder	—	—	—	—	—	—	—	—
6. Speise-, Rück- und Uebertragungsleitungen .	25,164	—	12,251	85	6,817	01	30,598	84
7. *a)* Kosten des Probebetriebes	75,075	45	—	—	—	—	75,075	45
b) Verschiedenes	101,751	65	—	—	—	—	101,751	65
f. Telegraph, Signale und Sicherungsanlagen . . .	*1,400,408*	*72*	*273*	*70*	—	—	*1,400,682*	*42*
1. Telegraphen- und Telephonleitungen . . .	533,058	34	273	70	—	—	533,332	04
2. Signal- und Sicherungsanlagen	715,692	13	—	—	—	—	715,692	13
3. Orientierungs- und Ordnungszeichen . . .	8,360	81	—	—	—	—	8,360	81
4. Einfriedigung und Wegschranken	143,246	79	—	—	—	—	143,246	79
5. Verschiedenes	50	65	—	—	—	—	50	65
III. Rollmaterial	**5,561,956**	**90**	**43,164** * 123,811	**60** 15	—	—	**5,728,932**	**65**
1. Dampf-Lokomotiven und Tender	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Elektrische Lokomotiven	2,793,723	75	—	—	—	—	2,793,723	75
3. Motor-Personenwagen	—	—	—	—	—	—	—	—
4. Personenwagen	1,753,663	26	40,658	80	—	—	1,794,322	06
5. Gepäckwagen	204,652	59	2,505	80	—	—	207,158	39
6. Güterwagen	583,839	50	—	—	—	—	583,839	50
7. Dienstwagen (auch Heizwagen)	226,077	80	* 123,811	15	—	—	349,888	95
IV. Mobiliar und Gerätschaften . .	**404,678**	**56**	**8,733**	**60**	**865** * 123,811	— 15	**288,736**	**01**
1. Für die allgemeine Verwaltung	20,504	96	4,000	25	—	—	24,505	21
2. Für den Unterhalt und die Bewachung der Bahn	183,154	83	3,631	60	* 101,635	75	85,150	68
3. Für den Stationsdienst und die Zugsbegleitung	37,609	31	—	—	—	—	37,609	31
4. Für den Fahr- und Werkstättedienst . . .	163,409	46	1,101	75	865 * 22,175	— 40	141,470	81
	134,071,086	**30**	**350,700** * 123,811	**65** 15	**70,951** * 123,811	**68** 15	**134,350,835**	**27**
Abzüglich: Bundessubvention	6,000,000	—	—	—	—	—	6,000,000	—
Gesamt-Total	**128,071,086**	**30**	**350,700** * 123,811	**65** 15	**70,951** * 123,811	**68** 15	**128,350,835**	**27**

* Uebertrag innerhalb der Rubriken der Baurechnung.

A². Baurechnung für die Linie Spiez-Frutigen.

	Stand am 31. Dez. 1923		Ausgaben im Jahr 1924		Rückerstattungen im Jahr 1924		Stand am 31. Dez. 1924	
I. Allgemeine Kosten	**518,177**	**04**	**11**	**10**	**120**		**518,068**	**14**
a. Verwaltung und Bauleitung	*276,053*	*55*	*11*	*10*	*120*	—	*275,944*	*65*
1. Gehalte, Taggelder und Reiseauslagen	247,581	09	—	—	120	—	247,461	09
2. Bureau- und Materialkosten	11,259	14	11	10	—	—	11,270	24
3. Mobiliar, Instrumente und Messgeräte	1,542	70	—	—	—	—	1,542	70
4. Miete und Unterhalt der Lokale	3,519	30	—	—	—	—	3,519	30
5. Allgemeine Rechtskosten und Gutachten	510	03	—	—	—	—	510	03
6. Verschiedenes	11,641	29	—	—	—	—	11,641	29
b. Verzinsung des Baukapitals	*242,123*	*49*	—	—	—	—	*242,123*	*49*
1. Aktienzinse	72,523	67	—	—	—	—	72,523	67
2. Obligationenzinse	168,028	27	—	—	—	—	168,028	27
3. Sonstige Zinse und Unkosten	1,571	55	—	—	—	—	1,571	55
II. Bahnanlage und feste Einrichtungen	**5,557,990**	**70**	**4,516**	**75**	**12,626**	**50**	**5,549,880**	**95**
a. Erwerb von Grund und Rechten	*490,063*	*94*	—	—	—	—	*490,063*	*94*
1. Gehalte, Reise-, Schätzungs- und Gerichtskosten	14,194	65	—	—	—	—	14,194	65
2. Entschädigungen aller Art	462,569	97	—	—	—	—	462,569	97
3. Katasterpläne und Vermarkung	6,942	60	—	—	—	—	6,942	60
4. Verschiedenes	6,356	72	—	—	—	—	6,356	72
b. Unterbau	*2,703,385*	*80*	—	—	*10,000*	—	*2,693,385*	*80*
1. Erdarbeiten, Mauern, Anpflanzungen, Entwässerungen etc.	597,067	11	—	—	—	—	597,067	11
2. Tunnels und Galerien	810,705	72	—	—	—	—	810,705	72
3. Brücken, Viadukte und Durchlässe	335,867	76	—	—	—	—	335,867	76
4. Bettung und Beschotterung der Geleise	103,883	48	—	—	—	—	103,883	48
5. Einbettung von Strassen, Wegen und Vorplätzen	83,036	46	—	—	—	—	83,036	46
6. Fluss- und Uferbauten und Bergverbauungen	772,362	48	—	—	10,000	—	762,362	48
7. Verschiedenes	462	79	—	—	—	—	462	79
c. Oberbau	*866,793*	*69*	—	—	—	—	*866,793*	*69*
1. Schienenunterlagen (Schwellen der Geleise und der Weichen etc.)	228,221	12	—	—	—	—	228,221	12
2. Schienen und deren Befestigungsmittel	423,268	49	—	—	—	—	423,268	49
3. Weichen, Drehscheiben und Schiebebühnen (auch Geleisekreuzungen und Geleiseabschlüsse, sowie die Fundamente)	162,291	56	—	—	—	—	162,291	56
4. Legen des Oberbaues	47,812	32	—	—	—	—	47,812	32
5. Verschiedenes	5,200	20	—	—	—	—	5,200	20

	Stand am 31. Dez. 1923		Ausgaben im Jahr 1924		Rückerstattungen im Jahr 1924		Stand am 31. Dez. 1924	
d. Hochbau und mechanische Einrichtungen . . .	*884,562*	*61*	—	—	—	—	*884,562*	*61*
1. Verwaltungsgebäude und Wohnhäuser . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Gebäude für den allgemeinen Betriebsdienst .	695,864	35	—	—	—	—	695,864	35
3. Beleuchtungsanlagen im Freien	8,325	62	—	—	—	—	8,325	62
4. Wasserversorgung und Reinigungsanlagen im Freien	34,845	25	—	—	—	—	34,845	25
5. Hebekrahnen, Brückenwagen und Ladeprofil der Stationen	7,758	98	—	—	—	—	7,758	98
6. Maschinen und mechanische Einrichtungen der Werkstätten (ausgeschlossen die Werkstätten als Hilfsbetriebe)	137,508	26	—	—	—	—	137,508	26
7. Verschiedenes	260	15	—	—	—	—	260	15
e. Einrichtungen für die elektrische Zugsförderung .	*446,178*	*32*	*4,516*	*75*	*2,626*	*50*	*448,068*	*57*
1. Gebäude für den elektrischen Betrieb . . .	25,297	45	—	—	—	—	25,297	45
2. Ausrüstung der Unterwerke und Schaltposten	39,468	40	—	—	—	—	39,468	40
3. Leitungen über dem Bahnkörper	363,803	14	4,516	75	2,626	50	365,693	39
4. Kontaktschiene	—	—	—	—	—	—	—	—
5. Schienenverbinder	—	—	—	—	—	—	—	—
6. Speise-, Rück- und Uebertragungsleitungen .	—	—	—	—	—	—	—	—
7. Kosten des Probebetriebes und Verschiedenes	17,609	33	—	—	—	—	17,609	33
f. Telegraph, Signale und Sicherungsanlagen . . .	*167,006*	*34*	—	—	—	—	*167,006*	*34*
1. Telegraphen- und Telephonleitungen . . .	43,874	46	—	—	—	—	43,874	46
2. Signal- und Sicherungsanlagen	84,792	54	—	—	—	—	84,792	54
3. Orientierungs- und Ordnungszeichen . . .	5,033	20	—	—	—	—	5,033	20
4. Einfriedigung und Wegschranken	32,691	94	—	—	—	—	32,691	94
5. Verschiedenes	614	20	—	—	—	—	614	20
III. Rollmaterial	**816,631**	**99**	—	—	—	—	**816,631**	**99**
1. Dampf-Lokomotiven und Tender	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Elektrische Lokomotiven	190,433	22	—	—	—	—	190,433	22
3. Motor-Personenwagen	298,314	14	—	—	—	—	298,314	14
4. Personenwagen	190,550	68	—	—	—	—	190,550	68
5. Gepäckwagen	18,223	95	—	—	—	—	18,223	95
6. Güterwagen	115,410	—	—	—	—	—	115,410	—
7. Dienstwagen (auch Heizwagen)	3,700	—	—	—	—	—	3,700	—
IV. Mobiliar und Gerätschaften . .	**109,645**	**65**	**921**	**02**	**25**	—	**110,541**	**67**
1. Für die allgemeine Verwaltung	227	50	—	—	—	—	227	50
2. Für den Unterhalt und die Bewachung der Bahn	11,191	92	—	—	—	—	11,191	92
3. Für den Stationsdienst und die Zugsbegleitung	18,967	57	—	—	—	—	18,967	57
4. Für den Fahr- und Werkstättedienst . . .	79,258	66	921	02	25	—	80,154	68
Gesamt-Total	**7,002,445**	**38**	**5,448**	**87**	**12,771**	**50**	**6,995,122**	**75**

A[3]. Baurechnung für die Linie Scherzligen-Bönigen.

	Stand am 31. Dez. 1923		Ausgaben im Jahr 1924		Rückerstattungen im Jahr 1924		Stand am 31. Dez. 1924	
I. Allgemeine Kosten	**1,466,379**	**46**	**338**	**75**	**750**	**—**	**1,465,968**	**21**
a. Verwaltung und Bauleitung	747,613	36	338	75	750	—	747,202	11
b. Verzinsung des Baukapitals	718,766	10	—	—	—	—	718,766	10
II. Bahnanlage und feste Einrichtungen	**16,248,142**	**78**	**56,578**	**75**	**15,653**	**86**	**16,289,067**	**67**
a. Erwerb von Grund und Rechten	2,168,512	09	43,090	70	925	—	2,210,677	79
b. Unterbau	6,407,956	79	691	85	56	—	6,408,592	64
c. Oberbau	2,417,852	85	—	—	154	90	2,417,697	95
d. Hochbau und mechanische Einrichtungen	2,149,660	07	11,672	25	13,667	96	2,147,664	36
e. Einrichtungen für die elektrische Zugsförderung	1,935,503	81	—	—	—	—	1,935,503	81
f. Telegraph, Signale und Sicherungsanlagen	1,168,657	17	1,123	95	850	—	1,168,931	12
III. Rollmaterial	**4,203,172**	**62**	—	—	—	—	**4,203,172**	**62**
1. Dampf-Lokomotiven und Tender	504,246	53	—	—	—	—	504,246	53
2. Elektrische Lokomotiven	1,941,618	30	—	—	—	—	1,941,618	30
3. Motor-Personenwagen	—	—	—	—	—	—	—	—
4. Personenwagen	1,041,011	84	—	—	—	—	1,041,011	84
5. Gepäckwagen	241,093	95	—	—	—	—	241,093	95
6. Güterwagen	424,804	70	—	—	—	—	424,804	70
7. Dienstwagen	50,397	30	—	—	—	—	50,397	30
IV. Mobiliar und Gerätschaften	**203,630**	**95**	**2,312**	**70**	**49**	**20**	**205,894**	**45**
V. Hilfsbetriebe	**746,893**	**11**	**16,635**	**95**	**1**	**25**	**763,527**	**81**
a. Werkstätten: feste Einrichtungen	657,396	06	14,191	85	1	25	671,586	66
Mobiliar und Gerätschaften	89,497	05	2,444	10	—	—	91,941	15
Gesamt-Total	**22,868,218**	**92**	**75,866**	**15**	**16,454**	**31**	**22,927,630**	**76**

A4. Baurechnung für die Linie Münster-Lengnau.

	Stand am 31. Dez. 1923		Ausgaben im Jahr 1924		Rückerstattungen im Jahr 1924		Stand am 31. Dez. 1924	
I. Allgemeine Kosten	**1,264,107**	**52**	—	—	—	—	**1,264,107**	**52**
a. Verwaltung und Bauleitung	*637,469*	*28*	—	—	—	—	*637,469*	*28*
1. Gehalte, Taggelder und Reiseauslagen	546,737	67	—	—	—	—	546,737	67
2. Bureau- und Materialkosten	37,100	46	—	—	—	—	37,100	46
3. Mobiliar, Instrumente und Messgeräte	5,048	23	—	—	—	—	5,048	23
4. Miete und Unterhalt der Lokale	10,313	69	—	—	—	—	10,313	69
5. Allgemeine Rechtskosten und Gutachten	27,806	90	—	—	—	—	27,806	90
6. Verschiedenes	10,462	33	—	—	—	—	10,462	33
b. Verzinsung des Baukapitals	*626,638*	*24*	—	—	—	—	*626,638*	*24*
1. Aktienzinse	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Obligationenzinse	617,464	44	—	—	—	—	617,464	44
3. Sonstige Zinse und Unkosten	9,173	80	—	—	—	—	9,173	80
II. Bahnanlage und feste Einrichtungen	**22,756,995**	**77**	**986**	**25**	**300**	—	**22,757,682**	**02**
a. Erwerb von Grund und Rechten	*1,161,233*	*61*	—	—	*300*	—	*1,160,933*	*61*
1. Gehalte, Reise-, Schätzungs- und Gerichtskosten	70,246	73	—	—	—	—	70,246	73
2. Entschädigungen aller Art	1,081,004	93	—	—	300	—	1,080,704	93
3. Katasterpläne und Vermarkung	8,308	65	—	—	—	—	8,308	65
4. Verschiedenes	1,673	30	—	—	—	—	1,673	30
b. Unterbau	*20,290,990*	*97*	—	—	—	—	*20,290,990*	*97*
1. Erdarbeiten, Mauern, Anpflanzungen, Entwässerungen etc.	1,149,045	15	—	—	—	—	1,149,045	15
2. Tunnels und Galerien	17,004,097	46	—	—	—	—	17,004,097	46
3. Brücken, Viadukte und Durchlässe	1,085,119	05	—	—	—	—	1,085,119	05
4. Bettung und Beschotterung der Geleise	178,977	46	—	—	—	—	178,977	46
5. Einbettung von Strassen, Wegen und Vorplätzen	109,656	45	—	—	—	—	109,656	45
6. Fluss- und Uferbauten und Bergverbauungen	76,040	05	—	—	—	—	76,040	05
7. Verschiedenes	688,055	35	—	—	—	—	688,055	35
c. Oberbau	*675,619*	*65*	—	—	—	—	*675,619*	*65*
1. Schienenunterlagen (Schwellen der Geleise und der Weichen etc.)	222,637	36	—	—	—	—	222,637	36
2. Schienen und deren Befestigungsmittel	318,675	—	—	—	—	—	318,675	—
3. Weichen, Drehscheiben und Schiebebühnen (auch Geleisekreuzungen und Geleiseabschlüsse, sowie die Fundamente)	50,205	25	—	—	—	—	50,205	25
4. Legen des Oberbaues	76,885	69	—	—	—	—	76,885	69
5. Verschiedenes	7,216	35	—	—	—	—	7,216	35

	Stand am 31. Dez. 1923		Ausgaben im Jahr 1924		Rückerstattungen im Jahr 1924		Stand am 31. Dez. 1924	
d. Hochbau und mechanische Einrichtungen . . .	*323,846*	*92*	*986*	*25*	—	—	*324,833*	*17*
1. Verwaltungsgebäude und Wohnhäuser . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Gebäude für den allgemeinen Betriebsdienst .	284,697	86	986	25	—	—	285,684	11
3. Beleuchtungsanlagen im Freien	2,511	35	—	—	—	—	2,511	35
4. Wasserversorgung und Reinigungsanlagen im Freien	11,711	01	—	—	—	—	11,711	01
5. Hebekranen, Brückenwagen und Ladeprofile der Stationen	17,100	30	—	—	—	—	17,100	30
6. Maschinen und mechanische Einrichtungen der Werkstätten (ausgeschlossen die Werkstätten als Hilfsbetriebe)	—	—	—	—	—	—	—	—
7. Verschiedenes	7,826	40	—	—	—	—	7,826	40
e. Einrichtungen für die elektrische Zugsförderung .	—	—	—	—	—	—	—	—
1. Gebäude für den elektrischen Betrieb . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Ausrüstung der Unterwerke und Schaltposten	—	—	—	—	—	—	—	—
3. Leitungen über dem Bahnkörper	—	—	—	—	—	—	—	—
4. Kontaktschiene	—	—	—	—	—	—	—	—
5. Schienenverbinder	—	—	—	—	—	—	—	—
6. Speise-, Rück- und Uebertragungsleitungen .	—	—	—	—	—	—	—	—
7. Kosten des Probebetriebes und Verschiedenes	—	—	—	—	—	—	—	—
f. Telegraph, Signale und Sicherungsanlagen . . .	*305,304*	*62*	—	—	—	—	*305,304*	*62*
1. Telegraphen- und Telephonleitungen . . .	65,811	90	—	—	—	—	65,811	90
2. Signal- und Sicherungsanlagen	214,663	82	—	—	—	—	214,663	82
3. Orientierungs- und Ordnungszeichen . . .	1,969	35	—	—	—	—	1,969	35
4. Einfriedigung und Wegschranken	20,759	55	—	—	—	—	20,759	55
5. Verschiedenes	2,100	—	—	—	—	—	2,100	—
III. Rollmaterial	**3,700**	—	—	—	—	—	**3,700**	—
1. Dampf-Lokomotiven und Tender	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Elektrische Lokomotiven	—	—	—	—	—	—	—	—
3. Motor-Personenwagen	—	—	—	—	—	—	—	—
4. Personenwagen	—	—	—	—	—	—	—	—
5. Gepäckwagen	—	—	—	—	—	—	—	—
6. Güterwagen	—	—	—	—	—	—	—	—
7. Dienstwagen (auch Heizwagen)	3,700	—	—	—	—	—	3,700	—
IV. Mobiliar und Gerätschaften . .	**22,210**	**55**	**107**	**50**	—	—	**22,318**	**05**
1. Für die allgemeine Verwaltung	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Für den Unterhalt und die Bewachung der Bahn	15,571	80	25	70	—	—	15,597	50
3. Für den Stationsdienst und die Zugsbegleitung	6,638	75	81	80	—	—	6,720	55
4. Für den Fahr- und Werkstättedienst . . .	—	—	—	—	—	—	—	—

	Stand am 31. Dez. 1923		Ausgaben im Jahr 1924		Rückerstattungen im Jahr 1924		Stand am 31. Dez. 1924	
V. Hilfsbetriebe: Kraftwerk Grenchen	**246,061**	**85**	**81**	**35**	—	—	**246,143**	**20**
I. Allgemeine Kosten	**10,000**	—	—	—	—	—	**10,000**	—
a. Verwaltung und Bauleitung	10,000	—	—	—	—	—	10,000	—
b. Verzinsung des Baukapitals	—	—	—	—	—	—	—	—
II. Anlage des Werkes	**234,901**	**45**	—	—	—	—	**234,901**	**45**
a. Erwerb von Grund und Rechten	*5,706*	*80*	—	—	—	—	*5,706*	*80*
1. Gehalte, Reise-, Schätzungs- und Gerichtskosten	644	10	—	—	—	—	644	10
2. Konzessionen und Rechte	884	60	—	—	—	—	884	60
3. Aenderungen an Nachbaranlagen, Schutzbauten in fremdem Gebiet	—	—	—	—	—	—	—	—
4. Grundstücke, Anlagen, Pflanzungen	4,178	10	—	—	—	—	4,178	10
b. Strassen, Brücken, Verbauungen auf eigenem Gebiet	*1,312*	—	—	—	—	—	*1,312*	—
c. Wasserleitungsanlagen (Staudämme, Wasserfassungen, Kanäle und Stollen, Druckleitungen [bis zum Abschluss vor den Turbinen], Schleusen, Fallen und mechan. Betätigungsvorrichtungen	*161,589*	*55*	—	—	—	—	*161,589*	*55*
d. Gebäude für den Betrieb (Maschinenhäuser, Wärterhäuser, Verwaltungsgebäude) *samt fester Ausstattung*	*22,636*	*95*	—	—	—	—	*22,636*	*95*
e. Wasserturbinen samt Zubehör	*9,483*	*10*	—	—	—	—	*9,483*	*10*
f. Andere Kraftmaschinen samt Zubehör	—	—	—	—	—	—	—	—
g. Elektrische Maschinen, Umformer und Kraftspeicher	*18,346*	*20*	—	—	—	—	*18,346*	*20*
h. Apparate und innere Leitungsanlage (samt elektrischer Beleuchtung und Werkstättenantrieb)	*15,694*	*75*	—	—	—	—	*15,694*	*75*
i. Verschiedenes	*132*	*10*	—	—	—	—	*132*	*10*
III. Mobiliar und Gerätschaften	**1,160**	**40**	**81**	**35**	—	—	**1,241**	**75**
Gesamt-Total	**24,293,075**	**69**	**1,175**	**10**	**300**	—	**24,293,950**	**79**

B. Betriebsrechnung.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Betriebseinnahmen.						
I. Aus dem Personenverkehr . . .			3,764,241	62		
II. Aus dem Gepäck-, Tier- und Güterverkehr.						
1. Vom Gepäck	313,408	36				
2. Von Tieren	204,429	98				
3. Von Gütern	5,971,276	20	6,489,114	54		
III. Aus dem Postverkehr.						
1. Für Poststücke über 5 kg	162,341	95				
2. Zuschuss für Poststücke, Personal und Postwagen	—	—				
3. Für besondere Dienstleistungen	—	—	162,341	95	10,415,698	11
IV. Verschiedene Einnahmen.						
A. Pacht- und Mietzinse.						
1. Für Bahnhöfe und Bahnstrecken	1,684	35				
2. Für Rollmaterial	167,568	99				
3. Für Gebäude, Lokale, Grundstücke u. dgl. . .	164,247	30	333,500	64		
B. Rohertrag von Hilfsbetrieben. (Werkstätte Bönigen und Kraftwerk Grenchen) .			158,289	67		
C. Verschiedenes			24,431	56	516,221	87
Total der Betriebseinnahmen					10,931,919	98

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Betriebsausgaben.						
I. Allgemeine Verwaltung.						
A. Personalkosten.						
1. *a.* Verwaltungsbehörden (Aktionärversammlung, Rechnungsrevisoren, Verwaltungsrat, Direktion) . . . . Fr. 19,222. 15						
b. Betriebsleitung . . . . » 8,782. 85	28,005	—				
2. Sekretariat, Kanzlei und Nebendienste	37,989	60				
3. Buchhaltung und Hauptkasse	29,238	40				
4. Einnahmenkontrolle und statistisches Bureau . .	143,971	25				
5. Tarif- und Frachtreklamationsbureau	60,416	75				
6. Telegraphisten der Zentralverwaltung	7,379	75				
7. Abwartpersonal der Zentralverwaltung	13,881	55	320,882	30		
B. Nebenkosten.						
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Porti etc. . . .	25,134	81				
2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Diensträume	5,774	10				
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars. . . .	2,221	20				
4. Verschiedenes	8,970	30	42,100	41	362,982	71
II. Unterhalt und Bewachung der Bahn.						
A. Personalkosten.						
1. Bahningenieure und deren Hilfspersonal . . .	50,369	60				
2. Bahnmeister und Gehilfen	50,475	50				
3. Bahnwärter, Schrankenwärter und Stellvertreter . .	146,818	75				
4. Wärtervorstände und Weichenwärter	21,917	65				
	269,581	50				
Gemeinschaftskosten Thun, Interlaken-Ost, Brig, Münster und Lengnau	4,855	91	274,437	41		
B. Nebenkosten.						
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Porti etc. . . .	3,284	55				
2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Diensträume	1,544	65				
3. Beleuchtung der Bahn	4,007	45				
4. Ergänzung und Unterhalt des Inventars. . . .	14,886	—				
5. Verschiedenes	9,306	60				
	33,029	25				
Gemeinschaftskosten Thun, Brig, Münster und Lengnau	1,281	76	34,311	01		
C. Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen.						
a. Unterhalt der Bahnanlagen.						
1. Unterbau	194,915	39				
2. Oberbau	171,185	10				
3. Hochbau und mechanische Einrichtungen . . .	45,199	14				
4. Telegraph, Signale und Sicherungsanlagen . . .	51,815	35				
5. Räumung der Bahn von Schnee und Eis . . .	24,117	80				
Uebertrag	487,232	78	308,748	42	362,982	71

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Uebertrag	487,232	78	308,748	42	362,982	71
b. Erneuerung des Oberbaues	133,411	45				
	620,644	23				
Gemeinschaftskosten Thun, Interlaken-Ost, Brig, Münster und Lengnau	78,355	34	698,999	57	1,007,747	99
III. Stationsdienst und Zugsbegleitung.						
A. Personalkosten.						
1. Leitung des Stations- und Zugsdienstes	57,872	50				
2. Bahnhof- und Stationspersonal	797,531	25				
3. Zugsbegleitungspersonal	662,487	78				
	1,517,891	53				
Gemeinschaftskosten Thun, Interlaken-Ost, Brig, Münster und Lengnau	379,246	05	1,897,137	58		
B. Nebenkosten.						
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Porti etc. . . .	37,337	12				
2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Diensträume, Beleuchtung der Bahnhöfe und Stationen .	53,042	37				
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars . . .	9,421	25				
4. Verbrauchsmaterialien für den Stationsdienst und Verschiedenes	6,553	84				
	106,354	58				
Gemeinschaftskosten Thun, Interlaken-Ost, Brig, Münster und Lengnau	27,119	74	133,474	32	2,030,611	90
IV. Fahr- und Werkstättedienst.						
A. Personalkosten.						
1. Leitung des Fahr- und Werkstättedienstes . . .	31,328	50				
2. Fahrpersonal	581,917	08				
3. Personal für Ausrüstung und Reinigung des Fahrmaterials	129,017	28				
4. Personal der Unterwerke und Schaltposten . . .	12,322	35				
	754,585	21				
Gemeinschaftskosten Thun, Brig, Münster und Lengnau	68,329	18	822,914	39		
Uebertrag			822,914	39	3,401,342	60

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Uebertrag			822,914	39	3,401,342	60
B. Nebenkosten.						
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Porti etc. . .	3,657	17				
2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Diensträume	5,544	05				
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars . . .	5,858	40				
4. Verschiedenes	182	60				
	15,242	22				
Gemeinschaftskosten Thun, Brig, Münster und Lengnau	491	99	15,734	21		
C. Material- und Kraftverbrauch des Rollmaterials.						
1. Brennmaterial	232,449	16				
2. Elektrische Kraft	717,519	85				
3. Schmiermaterial	20,988	26				
4. Beleuchtungsmaterial	30,322	02				
5. Reinigungs- und Desinfektionsmaterial, Wasser, Streusand und Verschiedenes	10,187	93				
	1,011,467	22				
Gemeinschaftskosten Thun, Brig, Münster und Lengnau	53,860	25	1,065,327	47		
D. Unterhalt und Erneuerung der mechanischen und elektrischen Einrichtungen.						
1. Maschinen und mechanische Einrichtungen der Werkstätten	—	—				
2. Gebäude für den elektrischen Betrieb	420	50				
3. Ausrüstung der Unterwerke und Schaltposten . .	12,403	90				
4. Stromleitungsanlagen	75,028	35				
	87,852	75				
Gemeinschaftskosten Thun, Brig und Interlaken-Ost .	—	—	87,852	75		
E. Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials.						
1. Dampflokomotiven und Tender	56,607	33				
2. Elektrische Lokomotiven	535,157	65				
3. Motor-Personenwagen	38,096	80				
4. Personenwagen	346,367	15				
5. Gepäckwagen	41,435	70				
6. Güterwagen	80,122	55				
7. Dienstwagen (auch Heizwagen)	9,376	10				
	1,107,163	28				
Gemeinschaftskosten Thun, Brig, Münster und Lengnau und Interlaken-Ost	14,327	72	1,121,491	—	3,113,319	82
Uebertrag					6,514,662	42

	Fr.	Cts.	Fr.		Fr.	Cts.
Uebertrag					6,514,662	42
V. Verschiedene Ausgaben.						
A. Pacht- und Mietzinse.						
1. Für Bahnhöfe und Bahnstrecken	—	—				
2. Für Rollmaterial	235,963	52				
3. Für sonstige Objekte	13,083	—				
	249,046	52				
Gemeinschaftskosten Thun, Brig, Münster und Lengnau	87,022	99	336,069	51		
B. Verlust auf Hilfsbetrieben (Materialverwaltung)			30,146	81		
C. Sonstige Ausgaben.						
1. Gerichts- und Prozesskosten	882	80				
2. Feuerversicherungen und Entschädigungen . . .	26,857	31				
3. Unfallversicherungen und Entschädigungen . . .	119,876	21				
4. Andere Versicherungen und Transportentschädigungen	7,783	04				
5. Transportkosten infolge von Bahnunterbrechungen .	—	—				
6. Steuern und Abgaben	66,098	32				
7. Beiträge an Hilfskassen und Wohlfahrtseinrichtungen, Pensionen, Unterstützungen und Geschenke . .	371,255	23				
8. Reklame, Propaganda und Verschiedenes . . .	85,290	75				
	678,043	66				
Gemeinschaftskosten Thun, Interlaken-Ost, Brig, Münster und Lengnau	44,891	02	722,934	68	1,089,151	—
Total der Betriebsausgaben					7,603,813	42

Rechnungs-Abschluss.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Total der Betriebseinnahmen	10,931,919	98	10,931,919	98
Total der Betriebsausgaben mit Erneuerungskosten (Fr. 136,103.15)	7,603,813	42	—	—
Total der Betriebsausgaben ohne Erneuerungskosten . .	—	—	7,467,710	27
Ueberschuss der Einnahmen	3,328,106	56	3,464,209	71

C. Gewinn- und Verlustrechnung

Einnahmen.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1. **Ueberschuss der Betriebseinnahmen**			3,328,106	56
2. **Ertrag der Wertbestände und Guthaben** . . . . . (davon Ertrag der Wertschriften Fr. 4,378. 75)			209,001	59
3. **Zuschüsse aus den Spezialfonds:**				
a. aus dem Erneuerungsfonds Scherzligen-Bönigen und Spiez-Brig	85,160	42		
b. aus dem Erneuerungsfonds Münster-Lengnau . . .	50,942	73		
c. aus der Spezial-Reserve aus getilgtem Aktienkapital: Ergänzungseinlage in den Erneuerungsfonds Scherzligen-Bönigen und Spiez-Brig	150,000	—	286,103	15
4. **Sonstige Einnahmen:**				
Vergütung der S.B.B. für Lokomotiv-Durchlauf . . .			25,290	10
			3,848,501	40

für das Jahr 1924.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Ausgaben.				
1. Verzinsung der festen Anleihen:				
5 % Anleihen I. Rang Scherzligen-Bönigen (Elektrifikation)	225,900	65		
4-5 % Anleihen I. Rang Frutigen-Brig:				
Fr. 13,861,500. — à 5 % Fr. 693,075. —				
» 15,138,500. — à 4 % » 605,540. —	1,298,615	—		
4-5 % Anleihen I. Rang Münster-Lengnau:				
Fr. 13,861,500. — à 5 % Fr. 693.075. —				
» 9,138,500. — à 4 % » 365,540. —	1,058,615	—		
4 % Anleihen I. Rang Scherzligen-Bönigen	192,000	—		
4 % Anleihen I. Rang Spiez-Frutigen	32,000	—		
4¼-4 % Anleihen Dampfschiffunternehmen Thuner- und Brienzersee: Fr. 715,000. — à 4¼ % Fr. 30,387. 50				
» 32,000. — à 4 % » 1,280. —	31,667	50		
4 % Anleihen II. Rang Frutigen-Brig Fr. 42,000,000. —				
Zinsquote pro 1924 à zirka 0,335 %	140,865	20		
4½ % Anl. II. Rang Scherzligen-Bönigen Fr. 13,000,000. —				
Zinsquote pro 1924 à zirka 0,335 %	43,601	15		
4½ % Anleihen II. Rang Spiez-Frutigen Fr. 2,200,000. —				
Zinsquote pro 1924 à zirka 0,335 %	7,378	66		
5¼-5½ % Pfandbriefe auf dem Verwaltungsgebäude Bern	65,750	—	3,096,393	16
2. Verzinsung der schwebenden Schulden			—	—
3. Finanzunkosten, Kursverluste, Gebühren etc. . . .			148,901	28
4. Verlust auf dem Betrieb von Nebengeschäften:				
Ueberschuss der Betriebsausgaben der Dampfschiffahrt Thuner- und Brienzersee			2,973	01
5. Tilgungen und Abschreibungen:				
a. Rückzahlung von Schuldkapital, Elektrifikationsanleihen,				
an Schweiz. Eidgenossenschaft . Fr. 24,306. 85				
an Kanton Bern . . . . . . » 23,992. 50	48,299	35		
b. Abschreibung von den zu tilgenden Verwendungen pro 1924	16,326	60	64,625	95
6. Einlagen in die Spezialfonds:				
a. Einlage in den Erneuerungsfonds Scherzligen-Bönigen und Spiez-Brig, wie bisher . . . . Fr. 280,000. —				
Extraeinlage pro 1924 . . . . . . » 150,000. —	430,000	—		
b. Einlage in den Erneuerungsfonds Münster-Lengnau . .	32,000	—		
c. Einlage in den Erneuerungsfonds für die Werkstätten .	11,490	90		
d. Einlage in den Erneuerungsfonds für das Kraft- und Pumpwerk Grenchen	1,117	10		
e. Einlage in den Erneuerungsfonds für den Dampfschiffbetrieb	50,000	—		
f. Einlage in den Uferschutz- und Schwellenfonds . . .	6,000	—	530,608	—
7. Sonstige Ausgaben:				
Ausgaben für Pumpen des Wassers für die Gemeinde Grenchen			5,000	—
			3,848,501	40

D. Bilanz auf

Aktiven.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1. Baukonto der Bahn:				
a. Baukonto Frutigen-Brig . . . Fr. 134,350,835. 27				
abzüglich Bundessubvention . » 6,000,000. —	128,350,835	27		
b. Baukonto Spiez-Frutigen	6,995,122	75		
c. Baukonto Scherzligen-Bönigen	22,927,630	76		
d. Baukonto Münster-Lengnau	24,293,950	79	182,567,539	57
2. Unvollendete Bauobjekte			1,498,926	77
3. Verwendungen auf Nebengeschäfte:				
Dampfschiffahrt Thuner- und Brienzersee	3,798,249	42		
Schiffshafen Thun	142,342	19	3,940,591	61
4. Wertbestände und Guthaben:				
a. Kasse und Bankguthaben	5,179,874	91		
b. Wertschriften (inkl. zurückgekaufte Obligationen) . .	636,545	20		
c. Verschiedene Schuldner	5,694,957	32	11,511,377	43
5. Materialvorräte und Ersatzstücke			2,156,082	70
6. Verschiedenes:				
a. Kaution an die Schweiz. Eidgenossenschaft für Obligationenzinse	4,679,732	—		
b. Zinsgarantie-Regress des Kantons Bern für die Verzinsung des Obligationenanleihens Frutigen-Brig II. Rang	3,219,134	80	7,898,866	80
			209,573,384	88

31. Dezember 1924.

Passiven.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1. Gesellschaftskapital:				
a. 30,975 Prioritätsaktien I. Ranges à Fr. 500.—	15,487,500	—		
b. 76,640 Prioritätsaktien II. Ranges à Fr. 400.—	30,656,000	—		
c. 54,560 Stammaktien à Fr. 250.—	13,640,000	—	59,783,500	—
2. Feste Anleihen:				
a. 5 % Anleihen I. Rang Scherzligen-Bönigen vom 1. Januar 1923 (Elektrifikation) ursprünglich Fr. 4,570,000.—	4,475,715	05		
b. 4—5 % Anleihen I. Rang Frutigen-Brig vom 1. November 1906: à 5 % Fr. 13,861,500.— à 4 % » 15,138,500.—	29,000,000	—		
c. 4—5% Anleihen I. Rang Münster-Lengnau vom 2. Dezember 1911: à 5 % Fr. 13,861,500.— à 4 % » 9,138,500.—	23,000,000	—		
d. 4 % Anleihen I. Rang Scherzligen-Bönigen v. 1. Jan. 1901	4,800,000	—		
e. 4 % Anleihen I. Rang Spiez-Frutigen vom 1. Mai 1901	800,000	—		
f. 4 % Anleihen II. Rang Frutigen-Brig vom 10. Juli 1912	42,000,000	—		
g. 4½ % Anleihen II. Rang Scherzligen-Bönigen vom 1. Okt. 1913	13,000,000	—		
h. 4½ % Anleihen II. Rang Spiez-Frutigen v. 1. Febr. 1915	2,200,000	—		
i. 4¼—4 % Anleihen Dampfschiffunternehmen Thuner- u. Brienzersee vom 1. Oktober 1891/1. April 1893: à 4¼ % Fr. 715,000.— à 4 % » 32,000.—	747,000	—	120,022,715	05
3. Grundpfändlich versicherte Schulden: Pfandbriefe auf dem Verwaltungsgebäude Genfergasse			1,200,000	—
4. Getilgtes Schuldkapital			94,284	95
5. Subventionen: Bundessubvention à fonds perdu: pro memoria Fr. 6,000,000.—			—	—
6. Schwebende Schulden:				
a. Verfallene Titel und Coupons	3,354,838	20		
b. Nicht verfallene Ratenzinse	—	—		
c. Guthaben der Unterstützungskassen	20,750	20		
d. Verschiedene Gläubiger	4,108,020	43	7,483,608	83
7. Spezialfonds:				
1. *a.* Erneuerungsfonds Scherzligen-Bönigen und Spiez-Brig	2,727,930	01		
b. » Münster-Lengnau	213,207	20		
c. » für die Werkstätten	124,611	56		
d. » für d. Kraft- u. Pumpwerk Grenchen	20,038	49		
e. » für den Dampfschiffbetrieb	1,497,258	03		
f. Uferschutz- und Schwellenfonds	123,520	—		
2. *a.* Reserve für Ratenzinse 1927	723,474	38		
b. Spezialreserve aus getilgtem Aktienkapital	7,660,369	58	13,090,409	25
8. Verschiedenes:				
a. Kaution an die Schweiz. Eidgenossenschaft für Obligationenzinse	4,679,732	—		
b. Zinsgarantie-Regress des Kantons Bern für die Verzinsung des Obligationenanleihens Frutigen-Brig II. Rang	3,219,134	80	7,898,866	80
			209,573,384	88

E. Spezialrechnungen.

1. Erneuerungsfonds.

a. Erneuerungsfonds Scherzligen-Bönigen und Spiez-Brig.

		Fr.	Cts.
Einnahmen.			
Bestand am 1. Januar 1924		2,383,090	43
Einlage pro 1924 (approximativ, wie bisher)		280,000	—
Extraeinlage pro 1924		150,000	—
		2,813,090	43
Ausgaben.			
Entnahmen pro 1924:			
a. Für Erneuerung des Oberbaues:			
Materialkosten	Fr. 91,167. 96		
Arbeitslöhne 10 %	» 9,116. 79		
	Fr. 100,284. 75		
Abzüglich Altmaterialwerte	» 17,737. 63	82,547	12
b. Für Erneuerung des Rollmaterials		—	—
c. Für Mobiliar und Gerätschaften:			
Rubr. I B 3	Fr. 617. 50		
Rubr. II B 4	» 927. 65		
Rubr. III B 3	» 866. 85		
Rubr. IV B 3	» 201. 30	2,613	30
		85,160	42
Bestand am 31. Dezember 1924		2,727,930	01

b. Erneuerungsfonds Münster-Lengnau.

		Fr.	Cts.
Einnahmen.			
Bestand am 1. Januar 1924		232,149	93
Einlage für das Jahr 1924 (approximativ)		32,000	—
		264,149	93
Ausgaben.			
Entnahme pro 1924:			
Für Erneuerung des Oberbaues:			
Materialkosten	Fr. 71,913. 85		
Arbeitslöhne 10 %	» 7,191. 38		
	Fr. 79,105. 23		
Abzüglich Altmaterialwerte	» 28,240. 90	50,864	33
Für Mobiliar und Gerätschaften:			
Rubr. II B 4		78	40
		50,942	73
Bestand am 31. Dezember 1924		213,207	20

	Fr.	Cts.
c. Erneuerungsfonds für die Werkstätten.		
Einnahmen.		
Bestand am 1. Januar 1924	113,120	66
Einlage pro 1924:		
a. Maschinen und mech. Einrichtungen:		
2,5 % auf Fr. 304,476. — . . . . Fr. 7,611. 90		
b. Mobiliar und Gerätschaften: 2,5 % auf Fr. 155,160. — » 3,879. —	11,490	90
Bestand am 31. Dezember 1924	124,611	56
d. Erneuerungsfonds für das Kraft- und Pumpwerk Grenchen.		
Einnahmen.		
Bestand am 1. Januar 1924	18,921	39
Einlage für das Jahr 1924	1,117	10
Bestand am 31. Dezember 1924	20,038	49
e. Erneuerungsfonds für den Dampfschiffbetrieb.		
Einnahmen.		
Bestand am 1. Januar 1924	1,447,258	03
Einlage für das Jahr 1924	50,000	—
Bestand am 31. Dezember 1924	1,497,258	03
f. Uferschutz- und Schwellenfonds.		
Einnahmen.		
Bestand am 1. Januar 1924	117,520	—
Einlage für das Jahr 1924	6,000	—
Bestand am 31. Dezember 1924	123,520	—

2. Reservefonds.

	Fr.	Cts.
a. Reserve für Ratenzinse 1927.		
Einnahmen.		
Bestand am 1. Januar 1924	723,474	38
Bestand am 31. Dezember 1924	723,474	38
b. Spezialreserve aus getilgtem Aktienkapital.		
Einnahmen.		
Bestand am 1. Januar 1924	8,214,793	53
Ausgaben.		
Entnahme als Ergänzungseinlage in den Erneuerungsfonds Scherzligen-Bönigen und Spiez-Brig	150,000	—
Entnahme zwecks Abschreibung auf zurückgekauften Obligationen	404,423	95
	554,423	95
Bestand am 31. Dezember 1924	7,660,369	58

3. Betriebsrechnung der Materialverwaltung pro 1924. (Hilfsbetrieb.)

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.				
Zuschläge auf Verbrauchsmaterialien	66,912	72		
Verschiedene Einnahmen: Zinse, Erlöse aus Gebinden, Altmaterial etc.	3,027	90		
Total der Einnahmen			69,940	62
Ausgaben.				
Betriebskosten:				
A. Personal:				
Gehalte, Taglöhne, Leistungen von Betriebsstellen, Reiseentschädigungen, Dienstkleider etc.			84,047	25
B. Nebenkosten:				
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Porti etc. . . .	1,845	47		
2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Diensträume	545	30		
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	104	10		
4. Miete und Unterhalt der Diensträume und Magazine .	1,500	—		
5. Unfallversicherungsprämien und Verschiedenes (Beiträge in die Hilfskassen etc.)	12,045	31	16,040	18
Total der Ausgaben			100,087	43
Rechnungsabschluss.				
Total der Einnahmen			69,940	62
Total der Ausgaben			100,087	43
Ueberschuss der Ausgaben (Uebertrag auf Betriebsausgaben, Rubr. V. B)			30,146	81

4. Rechnung des Werkstättebetriebes pro 1924. (Hilfsbetrieb.)

Werkstätte Bönigen.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.				
I. Arbeitsleistungen, inkl. Material:				
a. für die Betriebsstellen, inkl. die mitbetriebenen Linien	1,654,868	20		
b. für die Baurechnung, die Hilfs- und Nebengeschäfte .	34,260	30		
c. für Dritte	24,835	80	1,713,964	30
II. Verkauf von Altmaterial			16,195	55
Total der Einnahmen			1,730,159	85
Ausgaben.				
I. Produktionskosten:				
a. Arbeitslöhne, Reiseentschädigungen, Dienstkleider etc.	890,534	73		
b. Verbrauchsmaterialien und Reservestücke	315,134	68	1,205,669	41
II. Unterhalt und Erneuerung:				
a. Anlagen, Gebäude und feste Einrichtungen . . .	4,893	49		
b. Mechanische Einrichtungen, Werkzeuge und Mobiliar:				
1. Ergänzung und Unterhalt . . . Fr. 44,683. 39				
2. Abschreibung ausrangierter Objekte . » —.—	44,683	39	49,576	88
III. Verschiedene Ausgaben:				
a. Bureau- und Aufsichtspersonal	61,487	57		
b. Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Porti etc. . . .	1,410	32		
c. Beleuchtung, Heizung und Reinigung	58,107	73		
d. Konsummaterialien für den Werkstättebetrieb (Kohlen, Oel, Putzfäden etc.)	18,256	79		
e. Betriebskraft	16,722	01		
f. Unfallentschädigungen und Unfallversicherungsprämien	30,591	91		
g. Verschiedenes (Beiträge in die Hilfskassen, Feuerversicherungen, Modelle etc.)	138,890	24	325,466	57
IV. Kapitalverzinsung:				
a. Verzinsung à 4 % der eigenen Kapitalien (inkl. Nebenwerkstätten)	57,443	20		
b. Entschädigung an die B. N. für Benützung der Werkstätteanlagen in Ausserholligen	3,655	05	61,098	25
V. Einlage in den Erneuerungsfonds:				
a. Für die maschinellen Anlagen	7,611	90		
b. Für Mobiliar und Gerätschaften	3,879	—		
	11,490	90		
c. Entschädigung an die B. N. für ihre Einlagen in den Erneuerungsfonds:				
1. Für die maschinellen Anlagen . . . Fr. 421. 50				
2. Für Mobiliar und Gerätschaften . . » 775. 10	1,196	60	12,687	50
Total der Ausgaben			1,654,498	61
Rechnungsabschluss.				
Einnahmen			1,730,159	85
Ausgaben			1,654,498	61
Netto-Ertrag			75,661	24
zuzüglich: Kapitalverzinsung			57,443	20
Einlage in den Erneuerungsfonds			11,490	90
Roh-Ertrag (Uebertrag auf Betriebseinnahmen Rubr. IV B.) .			144,595	34

5. Rechnung des Kraft- und Pumpwerkes Grenchen pro 1924. (Hilfsbetrieb.)

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.				
I. Abgabe von Energie:				
a. für die Tunnelventilation und für das Pumpen des Wassers für die Gemeinde Grenchen	29,539	50		
b. an Dritte	4,617	20	34,156	70
II. Arbeitsleistungen (an Betriebsstellen und Dritte) . . .			10,671	40
III. Verschiedene Einnahmen			—	—
Total der Einnahmen			44,828	10
Ausgaben.				
I. Personal:				
Arbeitslöhne, Reiseentschädigungen, Dienstkleider etc. .			19,244	50
II. Unterhalt und kleiner Ersatz:				
a. Anlagen, Gebäude und feste Einrichtungen . . .	—	—		
b. Mechanische und elektrische Einrichtungen, Mobiliar .	768	35	768	35
III. Verschiedene Ausgaben:				
a. Bureaukosten, Beleuchtung, Heizung und Reinigung .	47	37		
b. Konsummaterial für den Kraftwerkbetrieb	164	75		
c. Energieabgabe durch Dritte	7,915	50		
d. Unfallentschädigungen und Unfallversicherungsprämien	500	20		
e. Verschiedenes (Beiträge in die Hilfskassen etc.) . .	2,493	10	11,120	92
IV. Einlage in den Erneuerungsfonds:				
Für die maschinellen Anlagen, Mobiliar und Gerätschaften			1,117	10
V. Kapitalverzinsung			12,303	10
Total der Ausgaben			44,553	97
Rechnungsabschluss.				
Einnahmen			44,828	10
Ausgaben			44,553	97
Netto-Ertrag			274	13
zuzüglich: Einlage in den Erneuerungsfonds			1,117	10
Kapitalverzinsung			12,303	10
Roh-Ertrag (Uebertrag auf Betriebseinnahmen, Rubr. IV. B)			13,694	33

6. Dampfschiffbetrieb Thuner- und Brienzersee.

Betriebsrechnung.

	Thunersee Fr.	Cts.	Brienzersee Fr.	Cts.	Beide Seen zusammen Fr.	Cts.	TOTAL Fr.	Cts.
Einnahmen.								
1. Transport-Einnahmen:								
Personentransport	522,034	31	147,154	39	669,188	70		
Gepäcktransport	2,263	38	1,038	53	3,301	91		
Tier- und Gütertransport	9,769	30	4,631	20	14,400	50		
Posttransport	—	—	4,200	—	4,200	—		
	534,066	99	157,024	12	691,091	11		
2. Verschiedene Einnahmen:								
Pacht- und Mietzinse, Ertrag der Schiffsrestauration etc.	8,487	55	2,794	20	11,281	75		
Gesamt-Einnahmen	542,554	54	159,818	32	702,372	86		
Ausgaben.								
1. Zentralverwaltung:								
a. Besoldungen des Personals					24,302	40		
b. Nebenkosten: Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Inserate etc.					3,642	69	27,945	09
2. Betriebspersonal:								
a. Besoldungen des Fahr- u. Stationspersonals	124,190	85	62,450	30	186,641	15		
b. Uniformierungskosten des Fahr- und Stationspersonals					6,575	35	193,216	50
3. Materialverbrauch für den Schiffsbetrieb:								
a. Brennmaterial	83,075	—	37,320	40	120,395	40		
b. Beleuchtungsmaterial	224	15	100	—	324	15		
c. Schmiermaterial	5,219	95	1,689	95	6,909	90		
d. Putzmaterial	783	65	228	75	1,012	40		
e. Diverse Materialien (Bureaubedürfnisse, Drucksachen etc.)	3,083	84	2,597	96	5,681	80	134,323	65
4. Unterhalt der Schiffe samt Zubehörden, Stationen und Liegenschaften:								
a. Besoldungen des Werftepersonals	110,104	35	97,589	80	207,694	15		
b. Materialkosten für die Dampfboote	7,716	80	5,064	—	12,780	80		
c. Verbrauchsmaterialien für d. Werftebetrieb	2,010	90	1,671	60	3,682	50		
d. Materialien für die Stationen und Liegenschaften	3,606	12	2,292	28	5,898	40	230,055	85
Uebertrag							585,541	09

	Thunersee		Brienzersee		Beide Seen zusammen		TOTAL	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Uebertrag							585,541	09
5. Verschiedene Ausgaben:								
a. Pacht- und Mietzinse	1,319	15	993	—	2,312	15		
b. Feuer- und Cascoversicherungen und Entschädigungen					7,284	80		
c. Unfallversicherungen und Entschädigungen					12,955	64		
d. Andere Versicherungen, Transportentschädigungen					30	82		
e. Steuern und Abgaben					4,477	49		
f. Beiträge an die Hilfskassen etc. . . .					69,734	65		
g. Reklame, Propaganda und Verschiedenes					5,991	28	102,786	83
6. Ausgaben für den Betrieb des Zufahrtsgeleises Scherzligen							17,017	95
Gesamt-Ausgaben							705,345	87

Rechnungs-Abschluss.

	Fr.	Cts.
Total der Einnahmen	702,372	86
Total der Ausgaben	705,345	87
Ueberschuss der Ausgaben	2,973	01

F. Kapitalnachweis.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.				
1. **Zuwendungen aus dem Betriebsertrag:**				
a. für Tilgung von Schuldkapital:				
Rückzahlung auf Elektrifikationsanleihen	48,299	35		
b. für Abschreibungen von den zu tilgenden Verwendungen pro 1924	16,326	60	64,625	95
2. **Erlöse und Rückerstattungen:**				
a. zugunsten des Baukonto	100,477	49		
b. » der unvollendeten Bauobjekte	116,748	83	217,226	32
3. **Uebertrag vom Konto unvollendeter Bauobjekte auf Baukonto**			433,190	77
4. **Passivsaldo-Vortrag**			6,906,557	95
Total der Einnahmen			7,621,600	99
Ausgaben.				
1. **Passivsaldo vom Vorjahr**			6,055,301	09
2. **Rückzahlung von Kapitalien:**				
a. Elektrifikations-Anleihen	48,299	35		
b. Pfandbrief Ländte Oberhofen	28,335	—	76,634	35
3. **Ausgaben auf Baukonto**			433,190	77
4. **Ausgaben für unvollendete Bauobjekte**			910,891	83
5. **Verwendungen auf Nebengeschäfte:**				
Dampfschiffahrt Thuner- und Brienzersee			129,256	35
6. **Zu tilgende Verwendungen**			16,326	60
Total der Ausgaben			7,621,600	99

Berner Alpenbahn-Gesellschaft

Bern-Lötschberg-Simplon.

IX.

Beilagen

zum

Geschäftsbericht für 1924.

A. Jahresrechnung und Bilanz der Pensions- und Hilfskasse für die Beamten und Angestellten der Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon und Bern-Neuenburg-Bahn

auf 31. Dezember 1924.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Jahresrechnung pro 1924.				
A. Einnahmen.				
1. Beiträge der Mitglieder:				
a. Eintrittsgelder	5,603	65		
b. Nachzahlungen:				
nach Art. 1 der Statuten (Uebertritte von bei der Hilfskasse für die ständigen Arbeiter Versicherten zur Pensions- und Hilfskasse) Fr. —.—				
nach Art. 1, Abs. 7, der Statuten » —.—				
» » 12 der Statuten » 1,346.—	1,346	—		
c. Beiträge von Gehaltserhöhungen	25,107	80		
d. » » » auf den Uebergangszulagen	229,350	20		
e. Regelmässige Beiträge	244,610	50	506,018	15
2. Beiträge der Gesellschaften:				
a. Eintrittsgelder	5,603	65		
b. Nachzahlungen:				
nach Art. 1 der Statuten (Uebertritte von bei der Hilfskasse für die ständigen Arbeiter Versicherten zur Pensions- und Hilfskasse) Fr. —.—				
nach Art. 1, Abs. 7, der Statuten » —.—	—	—		
c. Beiträge von Gehaltserhöhungen	31,374	15		
d. » » » auf den Uebergangszulagen	286,687	85		
e. Regelmässige Beiträge	343,117	35		
f. Ersatz der gemäss Art. 43 ausfallenden ordentlichen Mitgliederbeiträge	921	05	667,704	05
3. Verschiedene Einnahmen:				
a. Kapitalzinse:				
aus Wertschriften Fr. 425,000. 63				
aus unterpfändlich versicherten Guthaben » 1,370. 40	426,371	03		
b. Verschiedenes (Bussengelder, Erlöse von Fundgegenständen etc.)	7,429	86	433,800	89
Total			1,607,523	09
B. Ausgaben.				
1. Pensionen:				
a. an Invalide	156,065	—		
b. an Witwen und Waisen	36,038	80	192,103	80
2. Entschädigungen für Gehaltsausfall bei vorübergehender Arbeitsunfähigkeit			12,702	65
3. Kurkosten gemäss Art. 36			914	75
4. Abfindungen gemäss Art. 29			1,653	75
5. Abgangsentschädigungen an austretende Mitglieder gemäss Art. 12			6,057	10
6. Sterbegeld (Art. 38)			550	—
7. Rückerstattung von Beiträgen gemäss Zirkular 2515/22			97,463	10
8. Kursverluste auf Wertschriften			24,037	15
9. Verschiedene Ausgaben (Steuern)			49,193	95
Total			384,676	25
C. Ueberschuss der Einnahmen			**1,222,846**	**84**

	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.
II. Rechnung über die Sparkasse (Art. 50).				
A. Einnahmen.				
1. Guthaben der Mitglieder am Anfang des Jahres 1924			10,288	65
2. Einlagen pro 1924:				
a. der Mitglieder	385	20		
Zinse à $3^1/_2$ %	156	20	541	40
b. der Gesellschaften	539	40		
Zinse à $3^1/_2$ %	218	95	758	35
Total			11,588	40
B. Ausgaben.				
1. Rückzahlungen an austretende Mitglieder			—	—
2. Guthaben der Mitglieder am Ende des Jahres 1924			11,588	40
Total			11,588	40
III. Rechnung über das Deckungskapital.				
a. Vorhandenes Deckungskapital am Anfang des Jahres 1924			8,378,411	26
b. Einnahmenüberschuss pro 1924			1,222,846	84
Dazu: Vorhandenes Deckungskapital Ende 1924			9,601,258	10
Betrag des versicherungstechnischen Defizits am 31. Dezember 1923	2,668,194	65		
* Zins à $3^1/_2$ % pro 1924	93,386	80		
Hiervon ab:	2,761,581	45		
Im Jahre 1924 einbezahlte Monatsbetreffnisse für die auf 1. Mai 1921 eingetretenen Gehaltszulagen:				
Mitglieder . . . 229,350. 20				
Gesellschaften . . . 286,687. 85	516,038	05	2,245,543	40
Erforderliches Deckungskapital am 31. Dezember 1924			**11,846,801**	**50**

IV. Bilanz.

Aktiven.

1. Wertschriften:		Nominalwert Fr.	Ct.	Ankaufswert %	Fr.	Ct.	Börsenkurs vom 31. Dez. 1924 %	Fr.	Ct.	Bilanzwert %	Fr.	Ct.
a. Kassascheine.												
Bundeskassascheine 1923/27	$4^1/_2$ %	80,000	—	98,85	79,080	—	—	79,080	—	98,85	79,080	—
» 1923/28	$4^1/_2$ %	20,000	—	98,75	19,750	—	—	19,750	—	98,75	19,750	—
Kanton Bern 1921/27	6 %	500,000	—	100	500,000	—	—	500,000	—	100	500,000	—
Hypothekarkasse Kanton Bern	$4^1/_4$ %	680,000	—	100	680,000	—	—	680,000	—	100	680,000	—
» » »	$4^1/_2$ %	200,000	—	100	200,000	—	—	200,000	—	100	200,000	—
» » »	$4^3/_4$ %	226,000	—	100	226,000	—	—	226,000	—	100	226,000	—
» » »	5 %	336,000	—	100	336,000	—	—	336,000	—	100	336,000	—
» » »	$5^1/_2$ %	290,000	—	100	290,000	—	—	290,000	—	100	290,000	—
Kantonalbank von Bern	$4^1/_2$ %	500,000	—	100	500,000	—	—	500,000	—	100	500,000	—
» » »	$4^3/_4$ %	350,000	—	100	350,000	—	—	350,000	—	100	350,000	—
» » »	5 %	209,000	—	100	209,000	—	—	209,000	—	100	209,000	—
» » »	$5^1/_2$ %	225,000	—	100	225,000	—	—	225,000	—	100	225,000	—
Uebertrag		3,616,000	—		3,614,830	—		3,614,830	—		3,614,830	—

* Zins als Buchungsposten gemäss Verlangen des Eisenbahndepartements.

	Nominalwert Fr.	Ct.	Ankaufswert %	Fr.	Ct.	Börsenkurs vom 31. Dez. 1924 %	Fr.	Ct.	Bilanzwert %	Fr.	Ct.
Uebertrag	3,616,000	—		3,614,830	—		3,614,830	—		3,614,830	—
b. Obligationen.											
Eidg. Anleihe 1913 . . . . . 4 %	28,000	—	89,67	25,107	50	94	26,320	—	89,67	25,107	50
» » 1922 . . . . . 4 %	489,000	—	96,6	472,350	—	91,5	447,435	—	91,5	447,435	—
» » » . . . . . 5½ %	401,000	—	100	401,026	—	101,1	405,411	—	100	401,026	—
III. Eidg. Mobilis.-Anleihe 1915 4½ %	30,000	—	98,91	29,675	—	91,25	27,375	—	91,25	27,375	—
V. » » 1916 4½ %	150,000	—	97,85	146,775	—	99	148,500	—	97,85	146,775	—
VI. » » 1917 4½ %	87,000	—	93,76	81,570	50	95,5	83,085	—	93,76	81,570	50
VII. » » 1917 4½ %	139,000	—	93,66	130,187	50	94,75	131,702	50	93,66	130,187	50
VIII. » » 1917 5 %	20,000	—	101,75	20,350	—	99	19,800	—	99	19,800	—
Schweiz. Bundesbahnen A-K . 3½ %	40,000	—	80,11	32,047	50	80	32,000	—	80	32,000	—
» » Serie I 1910 3½ %	46,500	—	78,21	36,370	75	77,5	36,037	50	77,5	36,037	50
» » 1912/14 . . 4 %	110,000	—	85,82	94,407	50	82,25	90,475	—	82,25	90,475	—
» » III. Elektr. 1923 4 %	700,000	—	93,06	651,435	50	87,5	612,500	—	87,5	612,500	—
» » IV. » 1924 5 %	70,000	—	98,25	68,775	—	98,5	68,950	—	98,25	68,775	—
Kanton Bern 1895 . . . . . 3 %	229,500	—	78,35	179,816	—	76,25	174,993	75	76,25	174,993	75
» » 1899 . . . . . 3½ %	13,500	—	72	9,720	—	91	12,285	—	72	9,720	—
» » 1900 . . . . . 3½ %	45,000	—	74,8	33,660	—	78	35,100	—	74,8	33,660	—
» » 1906 . . . . . 3½ %	49,500	—	77,25	38,238	75	76,5	37,867	50	76,5	37,867	50
» » 1911 . . . . . 4 %	140,000	—	86,89	121,650	—	84	117,600	—	84	117,600	—
» » 1914 . . . . . 4¼ %	50,000	—	87,3	43,650	—	85,5	42,750	—	85,5	42,750	—
» » 1915 . . . . . 4¾ %	372,000	—	99,66	370,745	—	94	349,680	—	94	349,680	—
» » 1919 . . . . . 5 %	300,000	—	97	291,000	—	99,5	298,500	—	97	291,000	—
» » 1921 . . . . . 5½ %	700,000	—	100	700,000	—	101,1	707,700	—	100	700,000	—
» » 1923 . . . . . 4½ %	190,000	—	96,5	183,350	—	93,25	177,175	—	93,25	177,175	—
Hypothekarkasse Kt. Bern 1897 . 3 %	62,500	—	74,33	46,460	85	73,5	45,937	50	73,5	45,937	50
» » » 1905 . 3½ %	40,000	—	79,25	31,700	—	77,75	31,100	—	77,75	31,100	—
» » » 1915 . 4¾ %	120,000	—	99,06	118,875	—	94,5	113,400	—	94,5	113,400	—
» » » 1923 . 4½ %	300,000	—	98	294,000	—	92	276,000	—	92	276,000	—
» » » 1924 . 5 %	70,000	—	100	70,000	—	—	70,000	—	100	70,000	—
» » » 1924 . 5½ %	55,000	—	100	55,000	—	—	55,000	—	100	55,000	—
Kanton Neuenburg 1921 . . . 6 %	200,000	—	99	198,000	—	102	204,000	—	99	198,000	—
» » 1924 . . . 5 %	200,000	—	95,5	191,000	—	95,5	191,000	—	95,5	191,000	—
Einwohnergemeinde Bern 1910 . 4 %	50,000	—	100,5	50,250	—	80,5	40,250	—	80,5	40,250	—
» Interlaken 1904 3¾ %	161,000	—	98,65	158,826	50	72,5	116,725	—	72,5	116,725	—
Bern. Kraftwerke A. G. 1909/12 . 4¼ %	90,000	—	93,28	83,955	—	93,5	84,150	—	93,28	83,955	—
» » » 1916 . 5 %	30,000	—	93,04	27,912	50	94,75	28,425	—	93,04	27,912	50
» » » 1919 . 5 %	300,000	—	96,5	289,500	—	95	285,000	—	95	285,000	—
2 Schuldbriefe (grundpfandversichert) . 5¾ %	167,000	—	100	167,000	—	—	167,000	—	100	167,000	—
(Durchschnittlicher Ertrag 4,68 % berechnet auf dem Ankaufswert.)	9,861,500	—		9,559,217	35		9,406,059	75		9,369,620	25

2. Diverse Debitoren:

		Fr.	Ct.
a. Guthaben bei der Kantonalbank von Bern	Fr. 170,531. —		
b. » bei der Berner Alpenbahn-Gesellschaft B. L. S. . . .	» 18,080. 05		
c. Noch nicht verfallene Zinsen auf Wertschriften	» 118,453. 35		
d. Verschiedene Debitoren	» 10,101. 25	317,165	65
		9,686,785	90
e. Versicherungstechnisches Defizit per 31. Dezember 1924		2,245,543	40
		11,932,329	30

Passiven.

		Fr.	Ct.
1. Guthaben der Sparkassenmitglieder		11,588	40
2. Verschiedene Kreditoren		73,939	40
3. Deckungskapital: *a.* Vorhanden	Fr. 9,601,258. 10		
b. Versicherungstechnisches Defizit per 31. Dez. 1924	» 2,245,543. 40	11,846,801	50
		11,932,329	30

V. Mitgliederbestand auf 31. Dezember 1924.

1. Beitragspflichtige Mitglieder (wovon 1 der Sparkasse angehörend) 849

2. Unterstützte Mitglieder:

a. vorübergehend unterstützte Mitglieder (Art. 35, Ziffer 1) 12

b. pensionierte: Invalide (wovon 2 teilweise) 61

c. » Witwen 33

d. » Waisen 53

B. Jahresrechnung und Bilanz der Kranken- und Hilfskasse

für die ständigen Arbeiter der Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon und Bern-Neuenburg-Bahn

auf 31. Dezember 1924.

a. Krankenversicherung.

I. Jahresrechnung

für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 1924.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.				
1. Krankenkassenauflage:				
a. der Mitglieder, Art. 38a	50,967	05		
b. der Gesellschaften, Art. 36a	16,989	—		
2. Ordnungsbussen	182	—		
3. Kapitalzinse	8,373	55		
4. Verschiedene Einnahmen: Geschenke, Legate etc.	1,772	95		
Total			78,284	55
Ausgaben.				
1. Entschädigung für Lohnausfall (Krankengeld), Art. 13—20	42,416	15		
2. Aerztliche Behandlung, Art. 21—23	11,598	65		
3. Beitrag an die Entbindungskosten, Art. 27	50	—		
4. Spitalverpflegung, Art. 24	1,562	60		
5. Heilmittel, Art. 25	3,422	80		
6. Optische und orthopädische Apparate, Art. 26	372	85		
7. Kuren, Art. 27	277	90		
8. Sterbegeld, Art. 28	—	—		
9. Verschiedene Ausgaben: Kursverluste auf Wertschriften und Steuern	2,077	50		
Total			61,778	45
Ueberschuss der Einnahmen			16,506	10

II. Bilanz.

	Kurswert in % bei Ankauf	Börsenkurs 31. 12. 24	eingestellt	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Aktiven.							
1. Wertschriften:							
a. Kassascheine.							
Kanton Bern 6 %	100	—	100	10,000	—		
Hypothekarkasse des Kantons Bern 5 %	100	—	100	5,000	—		
Kantonalbank von Bern $4^3/_4$ %	100	—	100	20,000	—		
» » » 5 %	100	—	100	2,000	—		
» » » $5^1/_2$ %	100	—	100	5,000	—		
b. Obligationen.							
Eidg. Anleihe 1922 4 %	97,5	91,5	91,5	9,150	—		
III. Eidg. Mobilisationsanleihe 1915 $4^1/_2$ %	100	91,25	91,25	18,250	—		
Schweiz. Bundesbahnen 1910 $3^1/_2$ %	$78{,}42^5$	77,5	77,5	23,250	—		
Kanton Bern 1915 $4^3/_4$ %	99,75	94	94	23,500	—		
» » 1923 $4^1/_2$ %	96,5	93,25	93,25	12,122	50		
Hypothekarkasse des Kantons Bern 1924 $5^1/_2$ %	100	—	100	50,000	—		
						178,272	50
2. Verschiedene Debitoren:							
a. Guthaben bei der Kantonalbank von Bern				6,804	50		
b. Noch nicht verfallene Zinse auf Wertschriften				1,676	85		
						8,481	35
						186,753	85
Passiven.							
1. Schuld an die Berner-Alpenbahn-Gesellschaft B. L. S.						1,029	20
2. Spezialfonds für ausserordentliche Unterstützungen						* 185,724	65
						186,753	85

* Bestand am Anfang des Jahres 1924 . . . Fr. 169,271. 05
Einnahmenüberschuss pro 1924 . . . » 16,506. 10
Fr. 185,777. 15
abzüglich: Ausgaben pro 1924, Art. 35 . . . » 52. 50
Bestand am Ende des Jahres 1924 Fr. 185,724. 65

b. Invaliditäts- und Sterbeversicherung.

	bei Ankauf	Börsenkurs 31. 12. 24	eingestellt	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Jahresrechnung für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 1924.							
Einnahmen.							
1. Beiträge:							
a. der Mitglieder, Art. 38 b				12,759	70		
b. der Gesellschaften, Art. 36 b				63,798	50	76,558	20
2. Wiedereintritt, Art. 8, 3.						82	10
3. Verschiedene Einnahmen:							
Kapitalzinse				33,549	80		
Kursgewinne				—	—	33,549	80
Total						110,190	10
Ausgaben.							
1. Invalidenpensionen, Art. 34				1,244	40		
2. Einmalige Abfindungen, Art. 31				2,071	35		
3. Rückzahlungen an ausgetretene Mitglieder, Art. 8 und 9				2,620	75		
4. Uebertrag der Gesellschaftsbeiträge für Mitglieder, welche zur Pensions- und Hilfskasse übergetreten sind, Art. 9				—	—		
5. Verschiedene Ausgaben: Steuern, Kursverluste auf Wertschriften etc.				6,285	—		
Total						12,221	50
Ueberschuss der Einnahmen						97,968	60
II. Kapitalrechnung.							
1. Reservebestand am Anfang des Jahres 1924						633,462	85
2. Zuzüglich **Einnahmenüberschuss pro 1924**						97,968	60
3. Reservebestand am Ende des Jahres 1924						731,431	45
III. Bilanz.							
Aktiven.	Kurswert in %						
1. Wertschriften:							
a. Kassascheine.							
Kanton Bern 6 %	100	—	100	130,000	—		
Hypothekarkasse des Kantons Bern 5 %	100	—	100	25,000	—		
Kantonalbank von Bern $4^3/_4$ %	100	—	100	10,000	—		
» » » 5 %	100	—	100	9,000	—		
» » » $5^1/_2$ %	100	—	100	20,000	—		
b. Obligationen.							
Eidg. Anleihe 1922 4 %	95,92	91,5	91,5	69,540	—		
VII. Eidg. Mobilisationsanleihe 1917 $4^1/_2$ %	97	94,75	94,75	34,110	—		
VIII. » » » 5 %	102,15	99	99	19,800	—		
Schweiz. Bundesbahnen 1912/14 4 %	84,1	82,25	82,25	32,900	—		
» » III. Elektr. 1923 4 %	94,5	87,5	87,5	52,500	—		
Kanton Bern 1915 $4^3/_4$ %	99,75	94	94	32,900	—		
» » 1923 $4^1/_2$ %	96,5	93,25	93,25	149,200	—		
Hypothekarkasse des Kantons Bern 1924 $5^1/_2$ %	100	—	100	115,000	—		
Kanton Neuenburg 1924 5 %	95,5	95,5	95,5	9,550	—	709,500	—
2. Verschiedene Debitoren:							
a. Guthaben bei der Kantonalbank von Bern				16,615	—		
b. Guthaben bei der Berner Alpenbahn-Gesellschaft B. L. S.				3,699	35		
c. Noch nicht verfallene Zinse auf Wertschriften				7,117	10	27,431	45
Total						736,931	45
Passiven.							
1. Verschiedene Kreditoren						5,500	—
2. Deckungskapital						731,431	45
Total						736,931	45

Die Hilfskasse zählt auf 31. Dezember 1924: 310 Mitglieder.

C.

Verkehrsstatistische Tabellen

über den

Bahnbetrieb.

Tabellen 1—10.

1. Verkehr und Einnahmen nach den einzelnen Rechnungsrubriken.

I. Personentransport.	Transportquantitäten				Einnahmen			
	1923		1924		1923		1924	
	Personen	%	Personen	%	Fr.	%	Fr.	%
a) Zur gewöhnlichen Taxe.								
Einfache Fahrt I. Klasse . . .	8,465	0,36	8,203	0,30	63,379. 79	1,84	62,633. 86	1,66
» » II. »	53,355	2,28	53,239	1,95	256,553. 29	7,44	256,508. 66	6,82
» » III. »	531,549	22,75	418,973	15,31	1,086,402. 31	31,52	953,471. 43	25,33
b) Zu ermässigten Taxen.								
Hin- und Rückfahrt I. Klasse . .	1,766	0,08	2,148	0,08	8,598. 97	0,25	9,850. 67	0,26
» » » II. » . .	21,256	0,91	34,917	1,28	62,566. 07	1,82	91,772. 13	2,44
» » » III. » . .	578,680	24,76	803,610	29,37	769,269. 43	22,32	994,665. 14	26,43
Sonntagsbillette II. Klasse . . .	385	0,02	521	0,02	1,188. 80	0,03	1,620. 15	0,04
» III. » . . .	14,513	0,62	17,017	0,62	26,397. 04	0,77	30,662. 27	0,81
Sportbillette II. » . . .	190	0,01	—	—	274. 56	0,01	—	—
» III. » . . .	9,842	0,42	—	—	10,671. 29	0,31	—	—
Gesellsch.- u. Schulfahrtsbillette I. Kl.	361	0,02	494	0,02	2,978. 01	0,09	2,395. 17	0,06
» » » II. »	7,519	0,32	10,700	0,39	30,204. 09	0,88	32,188. 62	0,86
» » » III. »	129,864	5,56	132,562	4,84	212,509. 56	6,17	200,902. 98	5,34
Rundfahrtbillette I. Klasse . . .	7,115	0,30	11,293	0,41	30,102. 90	0,87	41,493. 47	1,10
» II. » . . .	21,203	0,91	34,206	1,25	64,353. 99	1,87	88,539. 76	2,35
» III. » . . .	18,243	0,78	27,692	1,01	48,751. 34	1,41	67,059. 96	1,78
Kombinierbare Rundreisebill. I. Kl.	4,545	0,19	7,761	0,28	19,955. 42	0,58	29,603. 60	0,79
» » II. »	19,819	0,85	27,004	0,99	70,296. 83	2,04	90,264. 92	2,40
» » III. »	59,500	2,55	75,760	2,77	139,298. 40	4,04	188,742. 07	5,01
Reiseunternehmerbillette I. Kl. .	12,824	0,55	13,663	0,50	64,622. 91	1,87	56,824. 82	1,51
» II. » .	29,258	1,25	33,468	1,22	103,205. 82	2,99	112,405. 34	2,99
» III. » .	6,450	0,28	12,607	0,46	19,393. 50	0,56	37,946. 32	1,01
Abonnementsbillette II. Klasse . .	810	0,03	969	0,04	309. 23	0,01	473. 65	0,01
» III. » . .	621,109	26,58	842,019	30,77	122,819. 46	3,56	159,110. 48	4,23
Generalabonnemente I. Klasse . .	123	0,00	153	0,01	586. 53	0,02	664. 96	0,02
» II. » . .	16,180	0,69	20,191	0,74	52,820. 31	1,53	67,771. 57	1,80
» III. » . .	43,886	1,88	54,263	1,98	94,340. 75	2,74	109,814. 76	2,92
Militär- und Polizeitransporte III. Kl.	5,142	0,22	5,142	0,19	16,015. 61	0,46	15,523. 31	0,41
Beamtenbillette I. Klasse . . .	656	0,03	496	0,02	1,061. 51	0,03	871. 10	0,02
» II. » . . .	6,843	0,29	5,216	0,19	5,781. 41	0,17	4,639. 78	0,12
» III. » . . .	105,456	4,51	81,828	2,99	54,093. 41	1,57	43,041. 68	1,14
Gemeinschaft S. B. B./B. L. S. Thun-Scherzligen.	—	—	—	—	7,821. 43	0,23	12,778. 99	0,34
Total	2,336,907	100,00	2,736,115	100,00	3,446,623. 97	100,00	3,764,241. 62	100,00
Rekapitulation nach Klassen.								
I. Klasse	35,855	1,53	44,211	1,61	191,286. 04	5,55	204,337. 65	5,43
II. »	176,818	7,57	220,431	8,06	647,554. 40	18,79	746,184. 58	19,82
III. »	2,124,234	90,90	2,471,473	90,33	2,607,783. 53	75,66	2,813,719. 39	74,75
Total	2,336,907	100,00	2,736,115	100,00	3,446,623. 97	100,00	3,764,241. 62	100,00

	Transportquantitäten				Einnahmen			
	1923		1924		1923		1924	
	Tonnen	%	Tonnen	%	Fr.	%	Fr.	%
II. Gepäcktransport . .	6,982	—	8,424	—	256,670. 23	96,11	301,878. 21	96,32
Nebengebühren	—	—	—	—	10,388. 85	3,89	11,530. 15	3,68
Total	6,982	—	8,424	—	267,059. 08	100,00	313,408. 36	100,00
III. Tiertransport.	Stück		Stück					
I. Klasse	5,386	10,33	5,573	9,60				
II. »	32,278	61,88	34,039	58,80	189,060.11	97,11	198,926. 08	97,31
III. »	8,982	17,22	10,453	18,00				
IV. »	5,514	10,57	8,017	13,80				
Nebengebühren	—	—	—	—	5,625. 50	2,89	5,503. 90	2,69
Total	52,160	100,00	58,082	100,00	194,685. 61	100,00	204,429. 98	100,00
IV. Gütertransport.	Tonnen		Tonnen					
Eilgut	3,430	0,31	4,279	0,26				
Stückgutklasse 1	30,551	2,75	32,475	2,01				
» 2	22,546	2,03	24,647	1,52				
Wagenladungsklasse A	19,028	1,71	19,135	1,18				
» B	54,994	4,94	62,733	3,88				
» Spezialtarif Ia	7,581	0,68	8,626	0,53	4,570,750.04	96,97	5,850,689. 35	97,98
» » Ib	45,291	4,07	50,646	3,13				
» » IIa	3,177	0,29	4,179	0,26				
» » IIb	30,398	2,73	35,508	2,19				
» » IIIa	10,054	0,90	10,922	0,67				
» » IIIb	72,475	6,52	68,900	4,26				
Ausnahmetarife	812,810	73,07	1,296,711	80,11				
Nebengebühren	—	—	—	—	142,962. 05	3,03	120,586. 85	2,02
Total	1,112,335	100,00	1,618,761	100,00	4,713,712, 09	100,00	5,971,276. 20	100,00
V. Posttransporte.	3,963	—	4,506	—	140,886. 80	—	162,341. 95	—
VI. Verschiedene Einnahmen	—	—	—	—	431,037. 53	—	516,221. 87	—
Gesamt-Einnahmen	—	—	—	—	9,194,005. 08	—	10,931,919. 98	—

2. Durchschnittsergebnisse des Verkehrs und der Einnahmen.

Betriebslänge 118 Kilometer.	1923	1924
A. Verkehr.		
Personentransport.		
Gesamtzahl der Reisenden im ganzen	2,336,907	2,736,115
» » » per Bahnkilometer	19,804	23,187
Personenkilometer I. Klasse	901,174	1,009,091
» II. »	4,505,982	5,562,210
» III. »	35,006,819	38,517,607
» im ganzen	40,413,975	45,088,908
» per Bahnkilometer	342,491	382,109
» per Zugskilometer	49,59	51,10
» per Achsenkilometer	4,33	4,23
Mittlere Ausnützung der Sitzplätze %	25,62	25,03
Jeder Reisende hat im Durchschnitt befahren km	17,29	16,48
Gepäck-, Tier- und Gütertransport.		
Gepäcktransport.		
Gepäck Tonnen	6,982	8,424
» %	0,61	0,51
Tiertransport.		
Tiere Stückzahl	52,160	58,082
» Gewicht in Tonnen	12,268	13,021
» %	1,08	0,79
Gütertransport.		
Güter aller Art Tonnen	1,112,335	1,618,761
» » » %	97,96	98,42
Gesamtgewicht aller Güter inkl. Gepäck		
» aller Tiere und Post im ganzen Tonnen	1,135,548	1,644,712
» Tiere und Post per Bahnkilometer	9,623	13,938
Posttransport.		
Poststücke über 5 kg Tonnen	3,963	4,506
» über 5 kg %	0,35	0,28
Gepäcktonnenkilometer	168,612	201,936
Tiertonnenkilometer	243,788	256,772
Gütertonnenkilometer	43,017,624	79,481,874
Posttonnenkilometer	123,404	139,796
Tonnenkilometer im ganzen	43,553,428	80,080,378
» per Bahnkilometer	369,097	678,647
» per Zugskilometer	38,90	61,13
» per Achsenkilometer	2,70	3,31
Mittlere Ausnützung der Tragkraft %	42,19	51,72
Jede Tonne hat im Durchschnitt befahren km	38,35	48,69

B. Betriebseinnahmen.

		1923	1924
Personentransport.			
Ertrag des Personentransportes im ganzen	Fr.	3,446,624	3,764,242
» » » per Bahnkilometer	»	29,209	31,900
» » » per Zugskilometer	»	4,23	4,27
» » » per Achsenkilometer	Cts.	36,93	35,35
» » » per Reisenden	Fr.	1,47	1,38
» » » per Reisenden und Kilometer	Cts.	8,53	8,35
» » » in Prozenten der gesamten Transporteinnahmen	%	39,33	36,14
Gepäck- Tier- und Gütertransport.			
Ertrag des Gepäcktransportes im ganzen	Fr.	267,059	313,408
» » » in Prozenten	%	5,02	4,71
» » » per Tonne	Fr.	38,25	37,20
» » » per Tonne und Kilometer	Cts.	158,50	155,20
» » » per 100 Fr. Personeneinnahmen	Fr.	7,75	8,33
Ertrag des Tiertransportes im ganzen	»	194,686	204,430
» » » in Prozenten	%	3,66	3,07
» » » per Stück		3,73	3,52
» » » per Tonne und Kilometer	Cts.	79,86	79,62
Ertrag des Gütertransportes im ganzen	Fr.	4,713,712	5,971.276
» » » in Prozenten	%	88,67	89,78
» » » per Tonne	Fr.	4,24	3,69
» » » per Tonne und Kilometer	Cts.	10,96	7,51
Ertrag des Posttransportes im ganzen	Fr.	140,887	162,342
» » » in Prozenten	%	2,65	2,44
» » » per Tonne	Fr.	35,55	36,03
Gesamtertrag (Gepäck, Tiere, Güter und Post) im ganzen	»	5,316,344	6,651,456
» » » » » » per Bahnkilometer	»	45,054	56,368
» » » » per Zugskilometer	»	4,75	5,08
» » » » per Achsenkilometer	Cts.	33,01	27,49
» » » » per Tonne und Kilometer	»	12,21	8,31
» » » » in Prozenten der gesamten Transporteinnahmen	%	60,67	63,86
Total der Transporteinnahmen im ganzen	Fr.	8,762,968	10,415,698
» » » per Bahnkilometer	»	74,262	88,269
» » » Zugskilometer	»	7,83	7,95
» » » per Achsenkilometer	Cts.	34,45	29,89
« » » in Prozenten der Gesamteinnahmen	%	95,31	95,28
Pachtzinse- und Mietzinse		229,639	333,501
Ertrag von Hilfsgeschäften		184,495	158,290
Sonstige Einnahmen		16,903	24,431
Verschiedene Einnahmen im ganzen	Fr.	431,037	516,222
» » per Bahnkilometer	»	3,653	4,375
» » in Prozenten der Gesamteinnahmen	%	4,69	4,72
Gesamteinnahmen im ganzen	Fr.	9,194,005	10,931,920
» per Bahnkilometer	»	77,915	92,643
» per Zugskilometer	»	8,21	8,34
» per Achsenkilometer	Cts.	36,14	31,37

3. Verkehr und Einnahmen nach den Monaten.

Transportquantitäten

Monate	Personen	Gepäck	Tiere	Güter															
					Stückgut				Spezial-Tarife						Ausnahme-Tarife	Posttransporte über 5 kg	Total	Dienstgüter
	Zahl	Tonnen	Stück	Eilgut	1	2	A	B	I a	I b	II a	II b	III a	III b				
				Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
Januar	157,317	826	4,324	271	2,317	1,594	1,206	5,014	862	4,003	147	2,711	1,007	3,102	54,269	—	76,503	—
Februar	148,096	628	4,666	273	2,348	1,725	1,342	6,275	646	2,999	308	1,587	670	13,707	54,809	—	86,689	626
März	187,946	300	2,726	305	2,995	2,058	1,577	8,687	1,154	2,728	245	2,949	1,842	5,627	103,418	800	134,385	—
April	189,902	407	4,624	319	2,676	2,109	1,269	4,174	737	8,013	423	3,434	1,051	4,616	143,614	—	172,435	848
Mai	180,564	453	5,484	378	2,949	2,250	1,541	4,885	683	6,530	434	3,558	1,008	3,481	140,460	—	168,157	856
Juni	288,645	586	5,109	364	2,681	1,933	1,568	4,781	542	3,604	244	3,198	544	3,740	82,370	800	106,367	724
Juli	356,762	1,181	2,222	482	2,801	2,147	1,791	5,256	732	4,090	465	3,141	822	4,320	152,495	—	178,542	—
August	347,448	1,597	3,607	437	2,689	2,178	1,778	4,148	568	4,410	498	3,080	611	4,300	164,092	—	188,789	30
September	309,279	857	8,116	313	2,746	2,070	1,664	4,816	678	3,822	395	3,332	634	3,859	155,884	800	181,013	—
Oktober	176,901	501	8,279	352	2,853	2,637	1,714	6,228	792	4,503	413	3,132	1,396	6,869	122,554	—	153,443	13
November	159,729	432	5,552	323	2,710	2,132	1,802	4,559	585	2,633	358	2,743	837	7,514	72,768	—	98,964	3,718
Dezember	233,526	656	3,373	462	2,710	1,814	1,883	3,910	647	3,311	249	2,643	500	7,765	49,978	2,106	77,980	1,412
Total	2,736.115	8,424	58,082	4,279	32,475	24,647	19,135	62,733	8,626	50,646	4,179	35,508	10,922	68,900	1,296,711	4,506	1,623,267	8,227

Einnahmen

Monate	Personen		Gepäck		Tiere		Güter		Posttransporte Stücke über 5 kg		Verschied. Einnahmen		TOTAL		Einnahmen p. Bahnkm	
	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.
Januar	210,396	05	24,538	23	10,788	53	332,542	07	—	—	14,753	02	593,017	90	5.025	57
Februar	163,347	16	21,020	33	12,095	71	336,712	06	—	—	9,306	80	542,482	06	4,597	31
März	169,839	31	10,594	58	11,444	40	428,581	10	30,000	—	11,487	01	661,946	40	5,609	72
April	262,529	57	16,436	22	15,623	76	610,232	19	—	—	9,448	95	914,270	69	7,748	06
Mai	245,370	77	17,384	74	19,479	78	586,596	16	—	—	18,182	86	887,014	31	7,517	07
Juni	373,585	20	23,188	27	12,675	05	370,541	68	30,000	—	17,665	59	827,655	79	7.014	03
Juli	635,281	69	48,253	70	8,785	85	619,230	31	—	—	23,726	26	1,335,277	81	11,315	91
August	639,854	23	64,783	91	13,322	31	698,449	01	—	—	19,929	11	1,436,338	57	12,172	36
September	372,466	27	31,944	54	25,578	39	651,881	12	30,000	—	17,245	48	1,129,115	80	9,568	78
Oktober	268,795	38	18,471	54	39,454	23	575,453	79	—	—	19,830	26	922,005	20	7,813	60
November	194,744	10	16,920	10	23,855	96	410,231	48	—	—	22,257	72	668,009	36	5,661	10
Dezember	228,031	89	19,872	20	11,326	01	350,825	23	72,341	95	332,388	81	1,014,786	09	8,599	88
Total	3,764,241	62	313,408	36	204,429	98	5,971,276	20	162,341	95	516,221	87	10,931,919	98	92,643	39
Gegenüber 1923: Mehr	317,617	65	46,349	28	9,744	37	1,257,564	11	21,455	15	85,184	34	1,737,914	90	14,728	09
Weniger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	—		—

4. Verkehr nach Entfernungen.

Distanzen	Personen				Personenkilometer				Gepäck		Tiere			Güter	
	I.	II.	III.	Total	I.	II.	III.	Total	Tonnen	Tonnen-Kilom.	Stück	Tonnen	Tonnen-Kilom.	Tonnen	Tonnen-kilometer
km															
1	305	2,583	17,762	20,650	305	2,583	17,762	20,650	9	9	—	—	—	—	—
2	6,533	22,788	104,066	133,387	13,066	45,576	208,132	266,774	324	648	62	4	8	2,769	5,538
3	1	1,535	328,611	330,147	3	4,605	985,833	990,441	200	600	141	35	105	3,254	9,762
4	1	173	115,478	115,652	4	692	461,912	462,608	59	236	872	241	964	6,406	25,624
5	2	246	88,008	88,256	10	1,230	440,040	441,280	16	80	8	—	—	533	2,665
6	2	330	72,628	72,960	12	1,980	435,768	437,760	43	258	110	19	114	1,132	6,792
7	2	249	50,345	50,596	14	1,743	352,415	354,172	22	154	361	82	574	328	2,296
8	—	82	30,347	30,429	—	656	242,776	243,432	17	136	12	—	—	252	2,016
9	44	367	40,580	40,991	396	3,303	365,220	368,919	33	297	187	34	306	742	6,678
10	2,634	16,494	273,701	292,829	26,340	164,940	2,737,010	2,928,290	1,001	10,010	15,308	3,725	37,250	56,922	569,220
11	15	788	285,967	286,770	165	8,668	3,145,637	3,154,470	210	2,310	235	67	737	8,573	94,303
12	—	49	10,563	10,612	—	588	126,756	127,344	24	288	19	2	24	119	1,428
13	13,174	61,156	275,036	349,366	171,262	795,028	3,575,468	4,541,758	2,194	28,522	21,744	4,990	64,870	617,584	8,028,592
14	556	2,626	37,251	40,433	7,784	36,764	521,514	566,062	72	1,008	267	65	910	461	6,454
15	—	11	6,393	6,404	—	165	95,895	96,060	5	75	15	1	15	17	255
16	—	136	8,426	8,562	—	2,176	134,816	136,992	17	272	248	51	816	463	7,408
17	4,727	15,677	84,539	104,943	80,359	266,509	1,437,163	1,784,031	140	2,380	688	115	1,955	2,073	35,241
18	465	2,020	23,275	25,760	8,370	36,360	418,950	463,680	22	396	171	31	558	186	3,348
19	509	3,289	54,477	58,275	9,671	62,491	1,035,063	1,107,225	261	4,959	1,369	333	6,327	16,409	311,771
20	—	5	724	729	—	100	14,480	14,580	1	20	553	155	3,100	3,192	63,840
21	2	39	3,351	3,392	42	819	70,371	71,232	5	105	77	19	399	672	14,112
22	—	64	5,031	5,095	—	1,408	110,682	112,090	18	396	87	21	462	4,457	98,054
23	—	156	6,391	6,547	—	3,588	146,993	150,581	10	230	84	23	529	400	9,200
24	1,158	3,692	65,903	70,753	27,792	88,608	1,581,672	1,698,072	467	11,208	2,831	693	16,632	24,698	592,752
25	4	58	3,816	3,878	100	1,450	95,400	96,950	4	100	80	14	350	94	2,350
26	2	56	6,024	6,082	52	1,456	156,624	158,132	7	182	107	12	312	317	8,242
27	3,793	18,740	166,209	188,742	102,411	505,980	4,487,643	5,096,034	822	22,194	3,209	762	20,574	28,368	765,936
28	4,570	17,816	91,997	114,383	127,960	498,848	2,575,916	3,202,724	1,264	35,392	1,396	226	6,328	14,802	414,456
29	—	—	20	20	—	—	580	580	1	29	—	—	—	—	—
30	1	136	6,486	6,623	30	4,080	194,580	198,690	20	600	175	46	1,380	2,100	63,000
31	—	105	4,406	4,511	—	3,255	136,586	139,841	41	1,271	32	8	248	2,007	62,217
32	59	1,921	11,499	13,479	1,888	61,472	367,968	431,328	45	1,440	14	3	96	162	5,184
33	—	16	1,337	1,353	—	528	44,121	44,649	4	132	764	21	693	244	8,052
34	—	—	255	255	—	—	8,670	8,670	1	34	28	8	272	3	102
35	108	14,185	39,057	53,350	3,780	496,475	1,366,995	1,867,250	1	35	13	1	35	15	525
36	—	—	140	140	—	—	5,040	5,040	1	36	15	2	72	—	—
37	—	—	44	44	—	—	1,628	1,628	—	—	9	3	111	—	—
38	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	1	38	—	—
39	—	30	412	442	—	1,170	16,068	17,238	1	39	16	2	78	7	273
41	—	—	510	510	—	—	20,910	20,910	1	41	15	4	164	33	1,353
42	177	3,119	33,579	36,875	7,434	130,998	1,410,318	1,548,750	190	7,980	629	132	5,544	1,345	56,490
43	332	2,422	8,582	11,336	14,276	104,146	369,026	487,448	55	2,365	248	61	2,623	267	11,481
44	—	—	22	22	—	—	968	968	1	44	53	13	572	85	3,740
45	—	—	4	4	—	—	180	180	—	—	—	—	—	—	—
46	—	—	8	8	—	—	368	368	—	—	3	2	92	—	—
48	8	548	4,467	5,023	384	26,304	214,416	241,104	10	480	3	1	48	49	2,352

49	2	5	646	653	98	245	31,654	31,997	2	98	—	—	—	11	539
50	14	119	1,580	1,713	700	5,950	79,000	85,650	21	1,050	5	1	50	158	7,900
51	—	—	6	6	—	—	306	306	—	—	—	—	—	—	—
52	—	—	122	122	—	—	6,344	6,344	—	—	38	11	572	5	260
53	—	—	11	11	—	—	583	583	—	—	—	—	—	1	53
54	—	—	4	4	—	—	216	216	—	—	—	—	—	—	—
55	—	—	78	78	—	—	4,290	4,290	—	—	—	—	—	5	275
56	—	—	14	14	—	—	784	784	—	—	81	7	392	1	56
57	—	—	109	109	—	—	6,213	6,213	—	—	39	10	570	54	3,078
58	—	—	1	1	—	—	58	58	—	—	—	—	—	5	290
59	—	31	3,529	3,560	—	1,829	208,211	210,040	4	236	132	32	1,188	61	3,599
60	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	300
61	43	280	1,487	1,810	2,623	17,080	90,707	110,410	18	1,098	61	19	1,159	8,864	540,704
62	—	—	96	96	—	—	5,952	5,952	—	—	2	—	—	—	—
63	—	—	4	4	—	—	252	252	—	—	—	—	—	—	—
64	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
65	—	2	1,143	1,145	—	130	74,295	74,425	1	65	66	14	910	13,605	884,325
66	—	10	178	188	—	660	11,748	12,408	2	132	15	4	264	127	8,382
67	1	2	300	303	67	134	20,100	20,301	—	—	—	—	—	207	13,869
68	—	—	23	23	—	—	1,564	1,564	—	—	—	—	—	—	—
69	—	—	91	91	—	—	6,279	6,279	—	—	3	1	69	1	69
70	—	—	2	2	—	—	140	140	—	—	—	—	—	—	—
71	—	—	30	30	—	—	2,130	2,130	—	—	—	—	—	—	—
72	—	—	457	457	—	—	32,904	32,904	—	—	9	1	72	54	3,888
73	—	—	14	14	—	—	1,022	1,022	—	—	—	—	—	—	—
74	1,930	6,058	14,538	22,526	142,820	448,292	1,075,812	1,666,924	75	5,550	41	16	1,184	2,069	153,106
75	—	—	1	1	—	—	75	75	—	—	1	—	—	—	—
76	—	—	7	7	—	—	532	532	—	—	—	—	—	—	—
77	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
78	—	1	74	75	—	78	5,772	5,850	—	—	58	1	78	26	2,028
79	—	—	6	6	—	—	474	474	—	—	—	—	—	—	—
80	—	—	8	8	—	—	640	640	—	—	—	—	—	—	—
81	—	1	135	136	—	81	10,935	11,016	1	81	29	13	1,053	298	24,138
82	—	—	11	11	—	—	902	902	—	—	—	—	—	—	—
83	—	—	26	26	—	—	2,158	2,158	—	—	—	—	—	206	17,098
84	2,578	17,412	71,287	91,277	216,552	1,462,608	5,988,108	7,667,268	520	43,680	5,123	811	68,124	785,055	65,944,620
86	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—
87	—	—	21	21	—	—	1,827	1,827	—	—	—	—	—	3,383	294,321
88	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
91	183	1,149	3,811	5,143	16,653	104,559	346,801	468,013	80	7,280	53	17	1,547	2,536	230,776
93	276	1,654	3,817	5,747	25,668	153,822	354,981	534,471	60	5,580	93	35	3,255	441	41,013
95	—	—	79	79	—	—	7,505	7,505	1	95	—	—	—	43	4,085
	44,211	220,431	2,471,473	2,736,115	1,009,091	5,562,210	38,517,607	45,088,908	8,424	201,936	58,082	13,021	256,772	1,618,761	79,481,874

Posttonnen	Posttonnen-km
4,506	139,796

5. Ausscheidung des Verkehrs.

	Personentransport			Gepäcktransport			Viehtransport			Gütertransport exkl. Posttransporte			Total Einnahmen		%
	Anzahl	Ertrag		Tonnen	Ertrag		Stück	Ertrag		Tonnen	Ertrag		Ertrag		
		Fr.	Cts.		Fr.	Cts.		Fr.	Cts.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	
A. Lokalverkehr	763,146	556,033	22	469	31,072	45	2,220	15,870	30	11,662	193,209	03	796,185	—	7,77
B. Direkter Verkehr . . .	1,301,527	1,547,051	65	3,665	137,161	83	17,635	101,152	43	180,533	1,242,870	58	3,028,236	49	29,53
C. Transitverkehr . . .	671,442	1,661,156	75	4,290	145,174	08	38,227	87,407	25	1,426,566	4,535,196	59	6,428,934	67	62,70
TOTAL	2,736,115	3,764,241	62	8,424	313,408	36	58,082	204,429	98	1,618,761	5,971,276	20	10,253,356	16	100,00

Ausscheidung des Transitverkehrs nach den verschiedenen Transitstrecken.

Transitstrecken.	Personentransport Anzahl	Ertrag Fr.	Cts.	Gepäcktransport Tonnen	Ertrag Fr.	Cts.	Viehtransport Stück	Ertrag Fr.	Cts.	Gütertransport Tonnen	Ertrag Fr.	Cts.	Total Einnahmen Fr.	Cts.	%
Scherzligen tr.-Spiez tr. . . .	92,578	86,601	91	594	7,923	31	14,146	24,452	96	41,157	82,523	51	201,501	69	3,18
Scherzligen tr.-Interlaken Ost tr.	86,680	233,979	09	1,086	42,147	85	1,115	6,334	99	10,909	90,104	51	372,566	44	5,79
Scherzligen tr. Interl. Bhf. Cook	19,708	49,259	14	—	—	—	—	—	—	—	—	—	49,259	14	0,77
Scherzligen-Mülenen	90	61	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	61	10	—
Scherzligen tr.-Frutigen . . .	2,795	9,419	31	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9,419	31	0,15
Scherzligen tr.-Kandersteg . .	1,022	4,992	56	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,992	56	0,08
Scherzligen tr.-Brig tr. . . .	65,627	533,806	01	464	46,356	21	3,014	10,386	01	763,509	3,334,859	57	3,925,407	80	61,06
Spiez tr.-Interlaken Ost tr. . .	8,830	12,843	50	49	1,309	68	29	169	18	61	572	23	14,894	59	0,23
Spiez tr.-Interlaken Bhf. Cook .	22,905	53,168	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	53,168	11	0,83
Spiez tr.-Mülenen tr.	54	28	62	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28	62	—
Spiez tr.-Frutigen Cook . . .	9,723	13,415	64	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13,415	64	0,21
Spiez tr.-Brig tr.	17,448	152,610	65	7	601	87	24	410	27	990	13,622	21	167,245	—	2,60
Interlaken Bhf. tr.-Interl. Ost tr. .	62,547	15,112	77	35	130	73	—	—	—	—	—	—	15,243	50	0,24
Interlaken Ost tr.-Brig tr. . .	2,813	23,314	64	34	3,691	03	2	484	52	116	3,396	86	30,887	05	0,48
Frutigen-Kandersteg Cook . .	6,482	14,358	41	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14,358	41	0,22
Kandersteg-Brig Cook	2,999	20,245	22	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20,245	22	0,31
Münster tr.-Lengnau tr. . . .	257,142	437,342	76	2,020	43,012	54	19,897	45,169	32	609,824	1,010,117	70	1,535,642	32	23,89
Thun tr.-Scherzligen	11,999	597	31	1	—	86	—	—	—	—	—	—	598	17	0,01
Total	671,442	1,661,156	75	4,290	145,174	08	38,227	87,407	25	1,426,566	4,535,196	59	6,428,934	67	100,00

6. Chronologische Uebersicht des Verkehrs und der Einnahmen.

Betriebsjahr	Verkehr				Transporteinnahmen														Verschiedene Einnahmen			
	Personen	Gepäck	Tiere	Güter	Personen		Gepäck		Tiere		Güter		Total		Per Kilometer		Mehr- oder Minder-Einnahmen		Im ganzen		Per Kilometer	
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1893	178,469	1,537	6,310	22,840	156,073	80	19,211	75	7,414	88	69,736	87	252,437	30	8,143	14	—	—	5,966	99	192	48
1894	293,030	2,360	10,593	44,547	221,251	09	26,794	29	11,246	88	116,856	68	376,148	94	12,133	84	+ 123,711	64	9,783	61	315	59
1895	336,222	2,739	12,333	47,049	263,367	62	31,613	29	11,961	87	122,092	71	429,035	49	13,839	85	+ 52,886	55	11,127	28	358	94
1896	319,999	2,654	12,516	55,636	284,188	91	35,084	86	13,793	71	153,583	30	486,650	78	15,698	41	+ 57,615	29	13,478	78	434	80
1897	389,402	2,754	18,189	82,390	327,570	06	39,147	82	19,762	71	198,762	38	585,242	97	18,878	80	+ 98,592	19	15,675	85	505	67
1898	444,550	3,107	21,559	80,431	354,124	36	40,852	21	21,469	08	195,470	79	611,916	44	19,739	24	+ 26,673	47	14,208	93	458	35
1899	535,379	3,642	21,707	85,777	399,374	81	47,358	98	23,212	41	208,282	10	678,228	30	21,878	33	+ 66,311	86	17,971	11	579	71
1900	458,222	3,101	22,202	71,977	383,654	84	50,265	30	25,255	11	209,937	09	669,112	34	21,584	23	— 9,115	96	16,183	66	522	05
1901	585,437	3,550	27,047	86,076	454,731	20	56,368	30	30,845	58	244,845	64	786,790	72	17,484	23	+ 117,677	38	54,730	93	1,216	24
1902	684,647	4,013	34,358	113,709	523,200	63	63,203	06	37,383	35	300,693	58	924,480	62	20,544	01	+ 137,689	90	78,992	04	1,755	38
1903	762,800	4,417	35,506	126,714	579,977	24	65,403	01	36,757	76	325,371	96	1,007,509	97	22,389	11	+ 83,029	35	76,380	48	1,697	34
1904	780,525	4,778	36,258	141,614	590,635	65	71,420	71	35,333	47	364,160	91	1,061,550	74	23,590	01	+ 54,040	77	78,204	65	1,737	88
1905	859,911	5,391	39,691	159,852	647,668	36	80,066	51	39,820	71	402,667	57	1,170,223	15	26,004	95	+ 108,672	41	78,041	56	1,734	26
1906	978,476	5.911	41,272	184,453	717,525	03	86,337	24	41,746	65	457,490	16	1,303,099	08	28,957	75	+ 132,875	93	81,712	80	1,815	84
1907	1,068,171	6,335	39,393	242,120	772,592	49	91,783	45	42,363	21	557,586	50	1,464,325	65	32,540	57	+ 161,226	57	89,382	30	1,986	27
1908	1,099,960	6,467	40,081	224,308	798,391	63	92,869	61	42,859	41	527,299	21	1,461,419	86	32,475	99	— 2,905	79	86,800	94	1,928	91
1909	1,110,812	6,832	39,627	218,017	795,549	53	99,452	70	42,775	60	517,961	84	1,455,739	67	32,349	77	— 5,679	19	95,947	47	2,132	17
1910	1,196,422	7,058	44,596	238,287	861,489	58	103,397	43	48,506	64	556,220	75	1,569,614	40	34,880	32	+ 113,874	73	89,024	12	1,978	31
1911	1,314,009	8,007	39,176	246,032	935,716	68	116,788	63	46,406	78	580,433	81	1,679,345	90	37,318	79	+ 109,731	50	77.716	58	1,727	03
1912	1,317,178	8,005	42,304	291,237	938,252	55	117,703	60	46,748	59	646,352	93	1,749,057	67	38,867	94	+ 69,711	77	85,420	88	1,898	24
1913	1,656,800	7,786	36,544	322,935	1,860,352	20	182,996	07	58,093	71	1,145,150	98	3,246,492	96	44,472	50	+1,497,435	29	147,956	28	2.026	80
1914	1,242,347	6,222	39,860	432,995	1,705,677	58	143,326	89	74,319	88	1,707,395	43	3,630,719	78	34,578	28	+ 384,226	82	198.758	48	1.892	94
1915	851,294	3,208	44,007	879,612	872,071	25	61,659	24	80,524	08	2,523,510	84	3,537,765	41	32,757	08	— 92,954	37	211,105	69	1,954	68
1916	1,442,084	4,854	71,669	1,446,554	1,257,536	53	86,305	63	116,247	40	2,571,017	28	4,031,106	84	34,161	92	+ 493,341	43	324,786	56	2,752	43
1917	1,617,048	5,525	65,914	1,175,625	1,447,542	33	108,521	82	123,472	86	2,363,329	27	4,042,866	28	34,261	57	+ 11,759	44	386,365	35	3,274	28
1918	1,513,691	5,101	75,226	1,230,327	1,570,841	78	127,424	93	182,586	37	2,411,291	60	5,292,144	68	44,848	68	+1,249,278	40	432,531	80	3.665	52
1919	1,725,304	5,351	38,932	1,262,034	2,223,810	28	184,193	33	168,080	13	6,043,715	88	8,619,799	62	73,049	14	+3,327,644	94	544,370	62	4.613	31
1920	1,950,079	6,136	32,976	1,680,106	2,774,403	21	229,795	85	149,435	66	8,453,061	07	11,606,695	79	98 361	82	+2,986,896	17	669,555	99	5.674	20
1921	1,820,548	6,043	35,400	1,463,177	3,016,750	50	252,525	46	163,661	64	8,618,798	96	12,051,736	56	102,133	36	+ 445,030	77	530.327	44	4,494	30
1922	1,884,139	5,894	49,955	1,203,646	2,938,225	70	241,119	26	183,854	15	5,681,913	34	9,045,112	45	76,653	49	—3,006,624	11	521,990	31	4.423	65
1923	2,336,907	6,982	52,160	1,116,298	3,446,623	97	267,059	08	194,685	61	4,854,598	89	8,762,967	55	74,262	43	— 282,144	90	431.037	53	3.652	86
1924	2,736,115	8,424	58,082	1,618,761	3,764,241	62	313,408	36	204,429	98	6,133,618	15	10,415,698	11	88,268	63	+1,652,730	56	516,221	87	4.374	76

7. Durchschnittsergebnisse der Betriebsrechnung.

Betriebslänge: 118 km.		1923	1924
Allgemeine Verwaltung:			
Personalkosten	Fr.	328,321	320,882
Nebenkosten	»	33,928	42,100
Im ganzen	»	362,249	362,982
Per Bahnkilometer	»	3,070	3,076
» Zugskilometer	»	0,32	0,28
» Achsenkilometer	Cts.	1,42	1,04
In Prozenten der Gesamtausgaben	%	5,14	4,77
Unterhalt und Bewachung der Bahn:			
Personalkosten	Fr.	295,703	274,437
Nebenkosten	»	31,083	34,311
Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen	»	595,495	699,000
Im ganzen	»	922,281	1,007,748
Per Bahnkilometer	»	7,816	8,540
» Zugskilometer	»	0,82	0,77
» Achsenkilometer	Cts.	3,62	2,89
In Prozenten der Gesamtausgaben	%	13,08	13,25
Stationsdienst und Zugsbegleitung:			
Personalkosten	Fr.	1,719,615	1,897,138
Nebenkosten	»	120,422	133,474
Im ganzen	»	1,840,037	2,030,612
Per Bahnkilometer	»	15,594	17,209
» Zugskilometer	»	1,64	1,55
» Achsenkilometer	Cts.	7,23	5,82
In Prozenten der Gesamtausgaben	%	26,10	26,71
Fahr- und Werkstättedienst:			
Personalkosten	Fr.	783,865	822,914
Nebenkosten	»	14,380	15,734
Material- und Kraftverbrauch des Rollmaterials	»	915,148	1,065,327
Unterhalt und Erneuerung der elektr. Einrichtungen	»	81,746	87,853
Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials	»	1,175,097	1,121,491
Im ganzen	»	2,970,236	3,113,319
Per Bahnkilometer	»	25,171	26,384
» Zugskilometer	»	2,65	2,38
» Achsenkilometer	Cts.	11,67	8,93
In Prozenten der Gesamtausgaben	%	42,13	40,94

		1923	1924
Verschiedene Ausgaben:			
Pacht- und Mietzinse	Fr.	292,466	336,070
Verlust an Hilfsbetrieben	»	28,622	30,147
Sonstige Ausgaben	»	633,977	722,935
Im ganzen	»	955,065	1,089,152
Per Bahnkilometer	»	8,094	9,230
In Prozenten der Gesamtausgaben	%	13,55	14,33
Gesamtausgaben:			
Im ganzen	Fr.	7,049,868	7,603,813
Per Bahnkilometer	»	59,745	64,439
» Zugskilometer	»	6,30	5,80
» Achsenkilometer	Cts.	27,71	21,82
In Prozenten der Gesamteinnahmen	%	76,68	69,56
B. Ueberschuss der Gesamteinnahmen.			
Im ganzen	Fr.	2,144,137	3,328,106
Per Bahnkilometer	»	18,171	28,204
» Per Zugskilometer	»	1,91	2,54
» Achsenkilometer	Cts.	8,43	9,55
In Prozenten der Gesamteinnahmen	%	23,32	30,44

	1923	1924
Zugskilometer	1,119,606	1,310,106
Achsenkilometer	25,439,512	34,847,936

8. Leistungen

I. Lokomotiven und Motorwagen. (Ohne die Linie Münster-Lengnau.)	Be 5/7	Ce 4/6
	Lokomotiv-	
A. Parcours des eigenen Materials auf eigener und fremder Bahn.		
a. Auf eigener Bahn:		
Personen- und gemischte Züge	475,698	119,649
Güterzüge	369,126	9,120
Vorspann bei Personen- und gemischten Zügen	22,902	3,162
Vorspann bei Güterzügen	58,130	1,882
Materialzüge	907	675
Leerfahrten	93,463	4,835
Rangierdienst	2,179	3,431
Total	1,022,405	142,754
b. Auf fremder Bahn:		
Personen- und gemischte Züge	—	96,234
Güterzüge	—	11,601
Vorspann bei Personen- und gemischten Zügen	—	686
Vorspann bei Güterzügen	—	38
Materialzüge	—	106
Leerfahrten	—	478
Rangierdienst	—	1,191
Total	—	110,334
Total auf eigener und fremder Bahn	1,022,405	253,088
B. Parcours des eigenen und fremden Materials auf eigener Bahn.		
Personen- und gemischte Züge	475,698	234,784
Güterzüge	369,126	10,860
Vorspann bei Personen- und gemischten Zügen	22,902	4,885
Vorspann bei Güterzügen	58,130	4,097
Materialzüge	907	744
Leerfahrten	93,463	7,374
Rangierdienst	2,179	7,475
Total	1,022,405	270,219
Zugskilometer	.	.
Vorspannkilometer	.	.
Nutzkilometer	.	.

des Rollmaterials.

Serie					Total	
Ce $^6/_6$	E $^3/_3$	Ec $^4/_6$	Ed $^3/_3$	Ce $^2/_4$		
Kilometer				Motorwagenkilometer	1924	1923
14,516	85	110	2,224	84,278	696,560	630,996
7,067	89	138	2,760	—	388,300	265,688
342	—	27	14	30	26,477	16,519
404	—	112	—	346	60,874	21,261
8	—	75	57	409	2,131	1,834
924	34	251	1,290	22,463	123,260	62,630
1,261	303	27	37,340	1,532	46,073	40,990
24,522	511	740	43,685	109,058	1,343,675	1,039,918
—	—	17,572	10	33,657	147,473	93,443
—	—	238	—	—	11,839	12,058
—	—	161	—	3	850	471
—	—	—	—	—	38	223
—	—	—	—	—	106	92
—	—	570	10	6,398	7,456	2,749
—	—	21	—	7	1,219	825
—	—	18,562	20	40,065	168,981	109,861
24,522	511	19,302	43,705	149,123	1,512,656	1,149,779
14,516	85	110	2,504	84,278	811,975	749,737
7,067	89	138	3,111	—	390,391	268,243
342	—	27	28	30	28,214	20,167
404	—	112	—	346	63,089	22,591
8	—	75	103	409	2,246	1,908
924	34	251	1,620	22,463	126,129	65,142
1,261	303	27	45,635	1,532	58,412	54,580
24,522	511	740	53,001	109,058	1,480,456	1,182,368
.	.	.	.	.	1,202,366	1,017,980
.	.	.	.	.	91,303	42,758
.	.	.	.	.	1,293,669	1,060,738

II. Parcours der S. B. B.-Lokomotiven auf der Linie Münster-Lengnau.

Monate	Personen-züge	Güter-züge	Fakult. Per-sonen-züge	Fakult. Güter-züge	Vorsp. bei Per-sonen-zügen	Vorspann bei Güter-zügen	Mate-rial-züge	Leer-fahrten	Rangier-Dienst	Total 1924	Total 1923
Januar	7,025	3,133	247	—	434	260	364	78	69	11,610	9,875
Februar	6,375	3,185	26	52	215	427	455	78	66	10,879	8,570
März	6,828	3,341	—	208	189	633	481	104	78	11,862	9,657
April	6,609	3,224	—	312	126	471	42	393	76	11,253	9,388
Mai	6,828	3,328	63	338	183	512	92	449	80	11,873	9,342
Juni	6,840	3,224	13	260	128	539	86	341	77	11,508	10,985
Juli	7,655	3,510	195	208	206	571	92	403	89	12,929	11,435
August	7,867	3,380	—	169	245	635	62	451	69	12,878	11,584
September	7,618	3,380	52	130	115	702	56	440	74	12,567	11,125
Oktober	7,096	3,510	52	117	76	552	55	407	87	11,952	11,433
November	6,840	3,250	—	39	78	498	42	294	91	11,132	11,018
Dezember	7,787	3,380	117	141	278	285	127	456	83	12,654	11,693
Total	85,368	39,845	765	1,974	2,273	6,085	1,954	3,894	939	143,097	126,105
Zugskilometer	.	.	.	.	.	.	.	.	.	127,952	114,030
Vorsp.-Kilometer		.	.	.	.	.	.	.	.	8,358	7,001
Nutzkilometer	.	.	.	.	.	.	.	.	.	136,310	121,031

III. Gesamtparcours des eigenen und fremden Materials auf eigener Bahn.

(B. L. S., einschliesslich Münster-Lengnau.)

	Lokomotivkilometer		Zugskilometer		Vorspannkilometer		Nutzkilometer	
	1923	1924	1923	1924	1923	1924	1923	1924
Dampflokomotiven	177,828	197,349	120,385	133,989	7,031	8,525	127,416	142,514
Elektr. Lokomotiven	991,592	1,317,146	896,920	1,112,051	39,825	90,760	936,745	1,202,811
Motorwagen	139,053	109,058	114,705	84,278	2,903	376	117,608	84,654
Gesamttotal	1,308,473	1,623,553	1,132,010	1,330,318	49,759	99,661	1,181,769	1,429,979

IV. Lauf der Personen- und Lastwagen.

	1923	1924
	Achsen-Kilometer	
A. Eigenes Material auf eigener und fremder Bahn.		
Motorwagen . . . . im ganzen	604,988	588,436
» . . . . per Achse	50,416	49,036
Personenwagen . . . . im ganzen	16,260,338	15,645,136
» . . . . per Achse	60,447	58,160
Gepäckwagen . . . . im ganzen	2,443,861	2,588,774
» . . . . per Achse	50,914	53,932
Güterwagen . . . . im ganzen	3,341,551	4,416,535
» . . . . per Achse	7,202	9,518
B. Eigenes und fremdes Material auf eigener Bahn.		
Motorwagen	559,972	428,176
Personenwagen	8,773,745	10,220,441
Motor- und Personenwagen zusammen	9,333,717	10,648,617
Gepäckwagen	2,166,616	2,342,865
Güterwagen	13,139,981	20,998,814
Gepäck- und Güterwagen zusammen	15,306,597	23,341,679
Postwagen	799,198	857,640
Alle Wagen zusammen	25,439,512	34,847,936
Heizkesselwagen	232,520	199,140

9. Zugsdienst und Durchschnitte betr. den Verkehr des Rollmaterials.

		1923	1924
Lauf der Züge:			
Personen- und gemischte Züge	Kilometer	815,032	882,328
Güterzüge mit Personenbeförderung	»	—	—
Reine Güterzüge	»	304,574	427,778
Im ganzen	»	1,119,606	1,310,106
Durchschnittliche Zusammensetzung der Züge:			
Dampflokomotiven und elektrische Lokomotiven	D L* Anzahl	0,114	0,005
	E L* »	0,836	1,001
	M W* »	0,105	0,070
Motorwagen.	Achsen	0,50	0,33
Personenwagen	»	7,62	7,51
Privatpersonenwagen	»	0,22	0,29
Gepäckwagen	»	1,93	1,79
Güterwagen	»	11,74	16,03
Postwagen	»	0,71	0,65
Im ganzen	»	22,72	26,60
Heizkesselwagen	»	0,20	0,15
Tägliche Züge über die ganze Bahn:			
Personen- und gemischte Züge	Anzahl	18,92	20,43
Güterzüge mit Personenbeförderung	»	—	—
Reine Güterzüge	»	7,07	9,90
Im ganzen	»	25,99	30,33
Höchste Zugsgeschwindigkeit nach Fahrplan		75 km/Std.	75 km/Std.
Durchschnitte per Bahnkilometer:			
Zugskilometer	Anzahl	9,488	11,102
Motorwagen	Achsenkilometer	4,745	3,628
Personenwagen	»	74,354	86,614
Gepäckwagen	»	18,361	19,855
Güterwagen	»	111,356	177,956
Postwagen	»	6,773	7,268
Im ganzen	»	215,589	295,321
Heizkesselwagen	»	1,970	1,010

* D L Dampflokomotiven.
* E L Elektrische Lokomotiven.
* M W Motorwagen.

10. Beförderte Nutz- und Rollmaterial-Lasten.

		1923 †	1924 †
Befördertes totes Gewicht :)*			
Dampflokomotiven und elektrische Lokomotiven im Nutzdienst	Km-Tonnen	96,700,272	127,897,644
Motor-Personenwagen	»	7,461,026	5,738,624
Personenwagen	»	62,643,255	76,122,988
Lastwagen	»	68,892,097	106,904,489
Postwagen	»	4,687,529	5,074,119
Im ganzen	»	240,384,179	321,737,864
Per Bahnkilometer	»	2,289,373	3,064,170
Per Zugskilometer	»	239,05	272,39
In Prozenten des Gesamtgewichtes	%	86,01	81,18
Dienstwagen (Heizwagen)	Km-Tonnen	4,916,076 §	5,562,036
Befördertes Nutzgewicht :			
Reisende (75 Kilogramm)	Km-Tonnen	2,554,235	2,749,467
Gepäck, Tiere und Güter	»	36,542,392	71,851,975
Im ganzen	»	39,096,627	74,601,442
Per Bahnkilometer	»	372,349	710.490
Per Zugskilometer	»	38,88	63,16
In Prozenten des Gesamtgewichtes	%	13,99	18,82
Befördertes Gesamtgewicht :			
Im ganzen	Km-Tonnen	279,480,806	396,339,306
Per Bahnkilometer	»	2,661,722	3,774,660
Per Zugskilometer	»	277,93	335,55

† Nur B. L. S., *ohne* die Linie Münster-Lengnau.
* Die Kilometertonnen wurden nach den Ausweisen der Wagenrapporte berechnet und weisen die *effektiv* beförderten Lasten auf.
§ Approximativ, weil definitive Angaben von d. S.B.B. nicht erhältlich.

Zusammenstellung für die ganze Bahn.

		B. L. S. (105 km)		M. L. (13 km)		Total (118 km)	
		1923	1924	1923	1924	1923	1924
Befördertes Nutzgewicht :							
Reisende	Km-Tonnen	2,554,235	2,749,467	476,813	631,601	3,031,048	3,381,068
Gepäck, Tiere und Güter	»	36,542,392	71,851,975	7,011,036	8,228,403	43,553,428	80,080,378
Im ganzen	»	39,096,627	74,601,442	7,487,849	8,860,004	46,584,476	83,461,446
In Proz. des Gesamtgewichtes	%	13,99	18,82	18,33	18,32	14,54	18,77
Befördertes Gesamtgewicht	Km-Tonnen	279,480,806	396,339,306	40,857,008*	48,349,198*	320,337,814	444,688,504

* Nach den Angaben der S. B. B.

D.

Verkehrsstatistische Tabellen

über den

Schiffsbetrieb.

Tabellen 11 und 12.

11. Personen-Verkehr pro 1924, ausgeschieden nach Billetgattungen.

Billetgattungen		Thunersee Transportquantitäten 1923	Thunersee Transportquantitäten 1924	Thunersee Einnahmen absolut 1923		Thunersee Einnahmen absolut 1924		Thunersee prozentual 1923	Thunersee prozentual 1924	Brienzersee Transportquantitäten 1923	Brienzersee Transportquantitäten 1924	Brienzersee Einnahmen absolut 1923		Brienzersee Einnahmen absolut 1924		Brienzersee prozentual 1923	Brienzersee prozentual 1924
		Personen	Personen	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	%	%	Personen	Personen	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	%	%
Gewöhnl. Billette, einfache	I. Platz	9,481	10,281	32,873	73	30,201	07	6,67	5,78	4,855	3,461	9,758	19	6,526	82	6,69	4,48
	II. »	75,356	68,385	119,045	28	105,356	70	24,14	20,18	43,595	33,050	34,917	93	26,172	38	23,94	17,78
» » Hin- u. Rückf.	I. »	9,539	14,705	22,633	87	30,212	35	4,59	5,79	6,555	9,362	12,412	78	12,474	67	8,51	8,48
	II. »	103,242	128,258	122,989	01	155,013	78	24,94	29,69	25,763	50,692	23,767	10	35,379	31	16,30	24,05
Sonntags-Retourbillette	I. »	233	328	676	01	782	42	0,14	0,14	—	—	—	—	—	—	—	—
	II. »	4,976	5,542	7,958	75	8,697	16	1,61	1,66	—	—	—	—	—	—	—	—
Kollektivbillette	I. »	3,355	2,942	7,754	54	6,973	78	1,57	1,34	5,146	3,442	6,926	01	4,020	97	4,75	2,73
	II. »	30,780	31,518	26,802	42	27,866	81	5,43	5,34	11,224	19,299	7,371	97	12,228	65	5,06	8,31
Feste Rundfahrtbillette	I. »	579	5,056	2,262	28	16,852	36	0,46	3,25	123	989	209	70	1,466	60	0,14	1,00
	II. »	3,364	4,683	5,650	93	10,998	14	1,15	2,10	4,594	5,833	4,953	16	6,277	41	3,40	4,27
Schweiz. komb. Billette	I. »	2,919	4,528	7,759	57	12,250	04	1,57	2,35	1,813	2,099	3,086	88	3,143	25	2,12	2,14
	II. »	8,289	9,240	13,351	43	13,872	05	2,71	2,66	5,675	6,176	6,063	96	6,592	12	4,16	4,48
Reiseunternehmer-Billette	I. »	8,428	5,523	30,801	55	17,158	09	6,25	3,28	3,606	1,653	7,307	53	3,016	34	5,01	2,05
	II. »	661	2,143	1,454	27	4,188	36	0,29	0,80	289	726	358	95	917	71	0,25	0,62
Beamtenbillette	I. »	236	218	142	56	127	96	0,03	0,02	184	143	64	78	48	25	0,04	0,03
	II. »	3,359	2,794	888	—	934	53	0,18	0,18	2,902	2,028	542	44	536	55	0,37	0,36
Total ohne Abonnemente und Extrafahrten		264,797	296,144	403,044	20	441,485	60	—	—	116,324	138,953	117,741	38	118,801	03	—	—
Schweiz. Generalabonnemente:	I. Platz	—	—	5,702	34	6,614	47	1,16	1,27	—	—	5,214	62	6,127	29	3,57	4,16
	II. »	—	—	10,097	99	11,398	80	2,07	2,19	—	—	9,234	31	10,559	22	6,33	7,18
Interne Generalabonnemente:																	
Zur vollen Taxe (Erwachsene): für 8 Tage	I. Platz	—	—	744	—	1,153	50	0,15	0,22	—	—	530	—	9	50	0,36	—
	II. »	—	—	1,709	50	4,361	20	0,35	0,83	—	—	251	—	988	—	0,17	0,67
für 15 Tage	I. »	—	—	2,267	75	1,669	75	0,47	0,32	—	—	84	75	÷ *16*	—	0,06	—
	II. »	—	—	23,358	10	8,915	95	4,74	1,71	—	—	1,722	65	59	75	1,18	0,04
für 30 Tage	I. »	—	—	398	50	766	75	0,08	0,15	—	—	161	—	—	—	0,11	—
	II. »	—	—	824	80	590	—	0,17	0,11	—	—	86	—	28	—	0,06	0,02
für 3, 6 und 12 Monate	I. »	—	—	257	25	301	25	0,05	0,06	—	—	—	—	—	—	—	—
	II. »	—	—	459	55	÷ *40*	20	0,09	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zur halben Taxe (Kinder- und Schülerabonnements): für 8, 15 und 30 Tage	I. »	—	—	23	—	86	—	—	0,02	—	—	—	—	÷ *2*	—	—	—
	II. »	—	—	37	—	28	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
für 3, 6 u. 12 Monate	I. »	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	II. »	—	—	99	40	49	—	0,02	0,01	—	—	—	—	—	—	—	—
Kilometerabonnemente	I. »	—	—	4,271	35	4,343	74	0,86	0,83	—	—	1,077	06	936	96	0,74	0,64
	II. »	—	—	38,442	20	39,093	70	7,79	7,49	—	—	9,693	54	8,432	64	6,65	5,73
Extrafahrten *)		—	—	1,358	—	1,216	80	0,27	0,23	—	—	42	—	1,230	—	0,03	0,83
Gesamttotal		—	—	493,094	93	522,034	31	100,00	100,00	—	—	145,838	31	147,154	39	100,00	100,00

* Extrafahrten, für welche Billette gelöst wurden, sind hierin nicht inbegriffen, sondern oben in den betreffenden Billetgattungen berücksichtigt.

12. Verteilung der Transporteinnahmen pro 1924 auf die Monate.

Thunersee

Monate	Personen: Schweiz. General-Abonnemente Fr.	Ct.	Personen: Interne Abonnemente Fr.	Ct.	Personen: Familien-Abonnemente Fr.	Ct.	Personen: Uebrige Billette Fr.	Ct.	Personen: TOTAL Fr.	Ct.	Gepäck- und Expressgut Fr.	Ct.	Tiere und Güter Fr.	Ct.	Posttransporte Fr.	Ct.	Total: Betrag Fr.	Ct.	Total: %	Total: gegenüber 1923 Fr.	Ct.
Januar	1,515	40	—	—	62	40	6,267	76	7,845	56	11	58	200	76	—	—	8,057	90	1,51	÷ 143	40
Februar	1,067	31	—	—	72	—	3,551	75	4,691	06	6	29	228	02	—	—	4,925	37	0,92	÷ 400	36
März	875	95	—	—	321	60	5,681	45	6,879	—	6	66	317	20	—	—	7,202	86	1,35	+ 490	86
April	931	23	21	25	1,907	75	11,888	28	14,748	51	75	34	583	92	—	—	15,407	77	2,90	+ 2,069	87
Mai	828	36	5,355	40	2,750	40	22,569	14	31,503	30	117	49	1,208	24	—	—	32,829	03	6,14	÷ 9,899	10
Juni	3,157	57	6,482	75	6,038	40	66,705	40	82,384	12	277	84	1,091	27	—	—	83,753	23	15,68	+ 35,361	09
Juli	1,463	40	2,894	50	10,992	—	105,341	96	120,691	86	648	—	1,262	94	—	—	122,602	80	22,96	÷ 14,624	71
August	1,785	15	3,308	25	13,593	69	131,553	20	150,240	29	740	43	1,307	69	—	—	152,288	41	28,52	÷ 2,178	31
September	2,004	33	÷ 221	95	5,923	20	49,110	92	56,816	50	244	61	1,237	92	—	—	58,299	03	10,91	+ 7,855	07
Oktober	1,465	35	÷ 6	—	1,430	40	16,631	39	19,521	14	56	73	1,634	67	—	—	21,212	54	3,97	+ 5,556	99
November	1,416	58	47	—	201	60	7,298	55	8,963	73	65	85	358	54	—	—	9,388	12	1,75	+ 3,471	95
Dezember	1,502	64	—	—	144	—	16,102	60	17,749	24	12	56	338	13	—	—	18,099	93	3,39	+ 2,020	16
Total 1924	18,013	27	17,881	20	43,437	44	442,702	40	522,034	31	2,263	38	9,769	30	—	—	534,066	99	100,00	+ 29,580	11
1923	15,800	33	30,178	85	42,713	55	404,402	20	493,094	93	1,733	27	9,658	68	—	—	504,486	88	—	—	—
gegenüber 1923: mehr	2,212	94	—	—	723	89	38,300	20	28,939	38	530	11	110	62	—	—	29,580	11		—	—
gegenüber 1923: weniger	—	—	12,297	65	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—

Brienzersee

Monate	Personen: Schweiz. General-Abonnemente Fr.	Ct.	Personen: Interne Abonnemente Fr.	Ct.	Personen: Familien-Abonnemente Fr.	Ct.	Personen: Uebrige Billette Fr.	Ct.	Personen: TOTAL Fr.	Ct.	Gepäck- und Expressgut Fr.	Ct.	Tiere und Güter Fr.	Ct.	Posttransporte Fr.	Ct.	Total: Betrag Fr.	Ct.	Total: %	Total: gegenüber 1923 Fr.	Ct.
Januar	1,427	26	—	—	124	80	519	70	2,071	76	12	77	99	92	—	—	2,184	45	1,39	÷ 153	11
Februar	954	71	—	—	76	80	370	32	1,401	83	11	60	90	45	—	—	1,503	88	0,96	÷ 176	58
März	763	35	—	—	96	—	724	60	1,583	95	16	26	252	84	—	—	1,853	05	1,18	÷ 38	84
April	931	23	—	—	192	—	1,466	25	2,589	48	17	40	207	65	—	—	2,814	53	1,79	+ 632	35
Mai	715	76	÷ 4	—	220	80	1,648	45	2,581	01	23	70	252	30	—	—	2,857	01	1,82	÷ 1,487	96
Juni	3,044	97	65	25	1,171	20	15,230	36	19,511	78	113	70	802	85	—	—	20,428	33	13,01	+ 5,688	69
Juli	1,350	80	24	—	3,081	60	36,189	08	40,645	48	335	68	976	25	—	—	41,957	41	26,72	÷ 2,647	27
August	1,672	54	938	25	3,388	80	44,854	40	50,853	99	365	53	910	86	—	—	52,130	38	33,21	÷ 2,320	37
September	1,891	74	43	75	672	—	16,095	99	18,703	48	68	73	438	78	—	—	19,210	99	12,23	+ 824	25
Oktober	1,352	75	—	—	192	—	1,591	36	3,136	11	32	03	285	64	—	—	3,453	78	2,20	+ 856	85
November	1,191	41	—	—	96	—	665	88	1,953	29	28	77	155	62	—	—	2,137	68	1,36	+ 74	98
Dezember	1,389	99	—	—	57	60	674	64	2,122	23	12	36	158	04	4,200	—	6,492	63	4,13	+ 418	03
Total 1924	16,686	51	1,067	25	9,369	60	120,031	03	147,154	39	1,038	53	4,631	20	4,200	—	157,024	12	100,00	+ 1,671	02
1923	14,448	93	2,835	40	10,770	60	117,783	38	145,838	31	925	40	4,389	35	4,200	—	155,353	10	—	—	—
gegenüber 1923: mehr	2,237	58	—	—	—	—	2,247	65	1,316	08	113	09	241	85	—	—	1,671	02	—	—	
gegenüber 1923: weniger	—	—	1,768	15	1,401	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Berner-Alpenbahn-Gesellschaft

Bern-Lötschberg-Simplon

Zwanzigster

Geschäftsbericht samt Rechnungen und Bilanz

über das

Geschäftsjahr 1925

Bern
Buchdruckerei Feuz
1926

Berner-Alpenbahn-Gesellschaft

Bern-Lötschberg-Simplon

Zwanzigster

Geschäftsbericht samt Rechnungen und Bilanz

über das

Geschäftsjahr 1925

Beilagen:

Jahresrechnungen der Pensions- und Hilfskasse für die Beamten und Angestellten B. L. S./B. N.

Jahresrechnungen der Kranken- und Hilfskasse für die ständigen Arbeiter der B. L. S./B. N.

a. Krankenversicherung.

b. Invaliditäts- und Sterbeversicherung.

Verkehrsstatistische Tabellen über den Bahn- und Schiffsbetrieb.

Bern
BUCHDRUCKEREI FEUZ
1926

Gesellschaftsorgane.

A. Verwaltungsrat.

Präsident:

(mit Amtsdauer bis zur ordentl. Generalversammlung 1930)

Herr *Lohner, E.*, Regierungsrat, Bern.

I. Vizepräsident:

(gleiche Amtsdauer wie der Präsident)

Herr *Descubes, A.*, Direktor der Bauten der franz. Ostbahnen, Paris.

II. Vizepräsident:

(gleiche Amtsdauer wie der Präsident)

Herr Dr. *Volmar, F.*, Regierungsrat, Bern.

Vertreter der Aktionäre im Verwaltungsrat:

(mit Amtsdauer bis zur ordentl. Generalversammlung 1930)

1. Herr *Aellig, A.*, Direktor der Kantonalbank Bern, Bern.
2. » *Bechler, P.*, Grossrat, Münster.
3. » *Bouilloux-Lafont, M.*, Bankier, Delegierter des Verwaltungsrates der Süd-West-Bahnen, Etampes.
4. » *Descubes, A.*, Direktor der Bauten der französischen Ostbahnen, Paris.
5. » *Grimm, R.*, Nationalrat, Bern.
6. » *Kunz, P.*, Stadtpräsident, Thun.
7. » *de Lalande, L.*, anc. Ministre de France, Paris.
8. » *Loste, J.*, Privatier, Paris.
9. » *Mabilleau, L.*, Direktor des «Musée social» und Präsident der «Association des Soc. mutuelles de la France», Paris.
10. » *Michel, A.*, Notar, Interlaken.
11. » Dr. *Michel, Friedr.*, a. Nationalrat, Interlaken.
12. » *Morgenthaler, N.*, Direktor der Emmentalbahn, Burgdorf.
13. » *Petit, Casimir*, Paris.
14. » *Rebmann, J. J.*, a. Nationalrat, Erlenbach.
15. » *Roesti, R.*, Privatier, Montreux.
16. » *Stauffer, A.*, Regierungsrat, Bern.
17. » *Vilgrain, L.*, Président hon. de la Chambre de Commerce de Nancy, Nancy.
18. » *Will, Ed.*, Generaldirektor B. K. W., Bern.

19. Herr *Wiriot, Louis,* Unternehmer, Paris.
20. » *Wullimann, Leo,* Kaufmann, Grenchen.
21. » *von Wurstemberger, Franz,* alt Grossrat, Bern.
22. » *Wyder, H.,* Hotelier, Interlaken.

Vertreter der Eidgenossenschaft im Verwaltungsrat:
(Amtsdauer bis 31. Dezember 1928)

23. Herr *Calame, Henri,* Nationalrat, Neuenburg.
24. » *Hunziker, Otto,* Nationalrat, Zofingen.
25. » *Jäggi, B.,* a. Nationalrat, Basel.
26. » *Dr. Räber, J.,* Ständerat, Küssnacht.

Vertreter des Kantons Bern im Verwaltungsrat:
(Amtsdauer bis 31. Mai 1926)

27. Herr *Bösiger, W.,* Regierungsrat, Bern.
28. » *Bühler, G.,* a. Nationalrat, Frutigen.
29. » *Lohner, E.,* Regierungsrat, Bern.
30. » *Dr. Volmar, F.,* Regierungsrat, Bern.

Vertreter des Kantons Wallis im Verwaltungsrat:
(Amtsdauer bis auf Widerruf)

31. Herr *Burgener, J.,* a. Staatsrat, Sitten.
32. » *Evêquoz,* Nationalrat, Sitten.
33. » *Dr. Seiler, H.,* a. Nationalrat, Brig.
34. » *Troillet, M.,* Staatsrat, Sitten.

B. Verwaltungsausschuss.

Präsident:
(mit Amtsdauer bis zur Genralversammlung 1930)

Herr *Lohner, E.,* Regierungsrat, Bern.

Vizepräsident:
(gleiche Amtsdauer wie der Präsident)

Herr *Bühler, G.,* a. Nationalrat, Frutigen.

Mitglieder:
(mit Amtsdauer bis zur Generalversammlung 1930)

1. Herr *Aellig, A.,* Bankdirektor, Bern.
2. » *Bösiger, W.,* Regierungsrat, Bern.
3. » *Bühler, G.,* a. Nationalrat, Frutigen.
4. » *Descubes, A.,* Direktor der Bauten der französischen Ostbahnen, Paris.
5. » *Lohner, E.,* Regierungsrat, Bern.
6. » *Mabilleau, L.,* Direktor des «Musée social», Paris.
7. » *Dr. Michel, Fr.,* a. Nationalrat, Interlaken.
8. » *Petit, Casimir,* Paris.
9. » *Dr. Volmar, F.,* Regierungsrat, Bern.
10. » *Will, Ed.,* Generaldirektor B. K. W., Bern.

C. Direktion.

Präsident:
(mit Amtsdauer bis zur Generalversammlung 1930)

Herr *Bühler, G.*, a. Nationalrat, Frutigen.

Vizepräsident:
(gleiche Amtsdauer wie der Präsident)

Herr Dr. *Volmar, F.*, Regierungsrat, Bern.

Mitglieder:

Herr *Aellig, A.*, Direktor der Kantonalbank, Bern.
» *Bösiger, W.*, Regierungsrat, Bern.
» *Bühler, G.*, a. Nationalrat, Frutigen.
» *Lohner, E.*, Regierungsrat, Bern.
» *Dr. Volmar, F.*, Regierungsrat, Bern.
» *Will, Ed.*, Generaldirektor B. K. W., Bern.

Delegierter des Verwaltungsrates für Schutzbauten:

Herr *Bühler, G.*, a. Nationalrat, Frutigen.

D. Direktor.

Herr *Kunz, G.*, a. Ständerat, Bern.

E. Kontrollstelle für 1925.

Mitglieder:

Herr *Römer, H.*, Fürsprecher, Biel.
» *Collette, P.*, gew. Notar, Paris.
» *Ott, E.*, Bankdirektor, Bern.

Suppleanten:

Herr *Wyss, A.*, Verwalter der Hypothekarkasse, Bern.
» *Bäschlin, H.*, Oberrichter, Bern.
» *Jäggi, G.*, Buchhalter der Berner Oberland-Bahnen, Interlaken.

An die Aktionäre

der

Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon

Wir beehren uns, Ihnen hiermit den Geschäftsbericht, sowie die Rechnungen und Bilanz des Jahres 1925 zur Genehmigung zu unterbreiten.

I. Allgemeiner Teil.

1. Gesellschaftsorgane.

a. Generalversammlung.

Die *ordentliche Generalversammlung* fand statt Samstag, den 13. Juni 1925, um 11 Uhr, im Rathaus in Bern. Anwesend waren 16 Aktionäre mit 119,602 vertretenen und 87,484 stimmberechtigten Aktien. (Art. 14 der Statuten.)

Nach Kenntnisnahme des schriftlichen Berichtes der Rechnungsrevisoren und des Schreibens des eidgenössischen Eisenbahndepartements, vom 25. Mai 1925, mit welchem im Sinne des Rechnungsgesetzes vom 27. März 1897 die Rechnungen und Bilanz des Jahres 1924 — unter Vorbehalt der definitiven Bereinigung des Erneuerungsfonds — genehmigt wurden, wird der folgende Antrag des Verwaltungsrates einstimmig zum Beschluss erhoben:

«Es seien der Geschäftsbericht sowie die Rechnungen und Bilanz des Jahres 1924 zu genehmigen unter Entlastung der Gesellschaftsbehörden.»

Kontrollstelle. Das bisherige Mitglied, Herr Collette, gew. Notar in Paris, welcher seit einigen Jahren verhindert war, seine Funktionen auszuüben, hat demissioniert. Es sei hier beigefügt, dass Herr Collette der Kontrollstelle seit dem Jahre 1907 angehörte und unserer Gesellschaft sehr wertvolle Dienste geleistet hat, wofür wir ihm auch an dieser Stelle unsern besten Dank aussprechen möchten.

Die Kontrollstelle für das Jahr 1926 wurde wie folgt besetzt:

Mitglieder: Herr *Römer*, Fürsprecher, Biel,
» *Ott,* Bankdirektor, Bern,
» *Jäggi,* Buchhalter, Interlaken.

Suppleanten: Herr *Wyss,* Verwalter der Hypothekarkasse, Bern,
» *Bäschlin,* Oberrichter, Bern,
» *Jung,* Kantonsbuchhalter, Bern.

b. Verwaltungsbehörden.

Aenderungen in der Zusammensetzung dieser Behörden sind im Berichtsjahre keine zu verzeichnen.

Der *Verwaltungsrat* trat zu 2 Sitzungen zusammen und behandelte namentlich die nachverzeichneten wichtigeren Geschäfte:

Fahrplan 1925/26; Betriebsbudget 1925; Beschaffung von 2 neuen, grossen elektrischen Lokomotiven; Geschäftsbericht, Rechnungen und Bilanz des Jahres 1924.

Der *Verwaltungsausschuss* hielt ebenfalls 2 Sitzungen ab und die Direktion deren 11 mit 105 Traktanden.

2. Beziehungen zu Staats- und Gemeindebehörden.

Diese geben zu keinen besondern Bemerkungen Anlass.

3. Beziehungen zu andern Transportanstalten.

a. Schiffsanschluss an den neuen Zentralbahnhof Thun.

Die Bauarbeiten für den Thunerhafen wurden derart gefördert, dass am 27. Juni 1925 die Betriebseröffnung stattfinden konnte. Die zur plangemässen Vollendung noch erforderlichen Arbeiten, wie Ausbaggerung und Verbreiterung der Hafensohle, konnten mit Rücksicht auf den Dampfschiffbetrieb erst im Herbst wieder aufgenommen werden; die Bauvollendung fällt in das Jahr 1926.

In den 4 Expropriationsfällen, die vor Bundesgericht gezogen wurden, lagen die Urteile des Bundesgerichtes auf Ende des Jahres noch nicht vor. Dagegen gelang auf gütlichem Wege eine Einigung mit der Gemeinde Thun über die Erwerbung einer angrenzenden Besitzung.

Auch über das von den S. B. B. für die Thunerhafenanlage abzutretende Terrain konnte grundsätzlich eine Einigung erzielt werden. Die den S. B. B. gehörenden und abzubrechenden Gebäude auf der alten Station Scherzligen gingen um den Preis von *Fr. 28,560. —* in unsern Besitz über. Der Erlös auf Abbruch betrug rund *Fr. 8000. —*.

Ueber die mutmasslichen Baukosten können zurzeit keine definitiven Angaben gemacht werden, weil die Abrechnung mit der Bauunternehmung erst noch bereinigt werden muss und die Höhe der Landerwerbungskosten in den noch vor Bundesgericht hängigen Expropriationsfällen nicht festgestellt sind.

Mit der Eröffnung des Thunerhafens am 27. Juni 1925 fiel dann auch endgültig die Bedienung der Station Scherzligen durch die Züge der B. L. S. weg. Das im Herbst 1922 erstellte sogenannte Umgehungsgeleise Thun - Scherzligen konnte abgebrochen werden und in diesem Zusammenhang erfolgte auch der Abbruch der alten Stationsgeleise in Scherzligen.

4. Personalangelegenheiten.

a. Mit Rücksicht auf die andauernd missliche Finanzlage der B. L. S. und mitbetriebenen Linien sah sich die Betriebsleitung gezwungen, beim eidgenössischen Eisenbahndepartement unter Berufung auf Art. 16 des Arbeitszeitgesetzes um die Ermächtigung nachzusuchen, die Arbeitszeit für das *Bahnunterhaltungspersonal* für die Zeit vom 15. März bis 14. Oktober auf 9 Stunden ausdehnen zu dürfen; hievon ausgenommen waren die Bahnmeisterbezirke Kandersteg und Grenchen (grosse Tunnels) wo, wie bisher, die 8stündige Arbeitszeit für das ganze Jahr gelten soll.

Zum Ausgleich der 9stündigen Arbeitszeit in den 7 Sommermonaten ist die tägliche Arbeitszeit in den 5 Wintermonaten (15. Oktober bis 14. März) auf 7 Stunden festgesezt worden; in dieser Jahreszeit können Bahnunterhaltungsarbeiten sowieso nur in beschränktem Umfange durchgeführt werden.

Für das *Saisonpersonal* kommt der Naturalausgleich für die neunte Stunde nicht durchwegs in Frage; den Betreffenden wird daher für die nicht in Natura ausgeglichene neunte Stunde eine Barentschädigung von Fr. 1.— ausgerichtet.

b. Im Juni 1923 ist mit Rücksicht auf die unsichere Lage des Dampfschiffbetriebes vorsorglicherweise davon Umgang genommen worden, die Anstellungsverträge des Schiffspersonals zu erneuern.

Nachdem aber die hiefür massgebend gewesenen Gründe durch die Finanzierung der Thuner Kanal- und Hafenanlage dahingefallen waren, sind die Verträge des Personals auf die reglementarische Dauer wieder erneuert worden.

5. Unfallwesen.

Ueber die Unfälle, von welchen im Berichtsjahre das Personal der Betriebsgemeinschaft betroffen wurde, gibt nachstehende Zusammenstellung Aufschluss:

Personal-Kategorien	Zahl der Unfälle		Zahl der Unfalltage			
	Betriebs-Unfälle	Nichtbetriebs-Unfälle	Betriebs-Unfälle		Nichtbetriebs-Unfälle	
			im ganzen	im Durchschnitt	im ganzen	im Durchschnitt
Bahningenieure und Bahnmeister	1	—	—	—	—	—
Bahn- und Barrierenwärter und -wärterinnen	6	2	107	17,8	79	39,5
Streckenarbeiter	75	9	818	10,9	142	15,8
Stationspersonal ohne Weichenwärter und Rangierpersonal	24	4	186	6,9	111	27,7
Weichenwärter und Rangierpersonal	14	3	135	9,6	16	5,3
Zugspersonal	53	8	699	13,2	251	31,4
Fahrdienstpersonal	7	2	90	12,9	63	31,5
Lokomotivpersonal	18	4	195	10,8	27	6,7
Werkstättepersonal	94	22	843	8,9	179	8,1
Leitungspersonal	4	2	31	7,7	14	7,0
Schiffspersonal	10	4	113	11,3	64	16,0
Verwaltungspersonal	2	3	7	3,5	—	—
Zusammen	308	63	3224	10,4	946	14,9

Im abgelaufenen Jahre ereigneten sich 5 Betriebsunfälle mit bleibendem Nachteil; die betroffenen Angestellten wurden im Rahmen des Gesetzes, bzw. des Zuschussreglementes unserer Gesellschaft, von der Schweiz. Unfallversicherungs-Anstalt und der Unfallversicherungsgesellschaft «Winterthur» entschädigt.

6. Verschiedenes.

a. Mit der Gemeinde Hilterfingen wurde die Erstellung einer Dampfschifflandungsstelle vereinbart.

Die Ländte wird von der Gemeinde errichtet; das Ländteareal, soweit es sich im Besitze der Gemeinde befindet, geht unentgeltlich in das Eigentum der B. L. S. über. Der Unterhalt wird von der B. L. S. übernommen.

An die auf Fr. 22,000.— veranschlagten Kosten leistet unsere Gesellschaft einen Beitrag von 50 %, zahlbar in 10 gleichmässigen Jahresraten vom 1. Juni 1931 an.

b. Wir haben beschlossen, uns im Interesse gemeinsamer Behandlung wichtiger tarifarischer und wirtschaftlicher Fragen dem «Verband schweizerischer Transportanstalten» (Privatbahnen) anzuschliessen.

Der jährliche Verbandskostenbeitrag wird sich auf ca. Fr. 2000.— belaufen, eine Aufwendung, die als sehr nützlich bezeichnet werden darf.

c. Die Versicherung des Rollmaterials ist von der in Liquidation begriffenen Niederrheinischen Güterassekuranz-Gesellschaft an die «Badische Assekuranz-Gesellschaft A.-G. in Mannheim» übertragen worden.

Wir können feststellen, dass die Abrechnungen vorgekommener Schäden mit letzterer sich bis jetzt anstandslos abgewickelt haben.

d. Das in unserm Besitze befindliche «Hotel Simplon», in welchem im ersten Stocke die Bureaux der Direktion untergebracht sind, ist auf 31. Dezember 1925 zu einem befriedigenden Preise verkauft worden.

Im Kaufvertrag ist eine Bestimmung aufgenommen, wonach unsere Bureaux gegen Kompensation mit andern Lokalitäten weiterhin benützt werden können; erst auf den Zeitpunkt des Ueberganges der B. L. S. an den Bund kann dieses Verhältnis gelöst werden.

II. Bahnbau.

1. Grunderwerb.

a. Schutzwald Raron. Nach neuerlichen Unterhandlungen mit der Gemeinde Raron, welch letztere die Intervention des Departements des Innern des Kantons Wallis angerufen hatte, kam am 1. September 1925 schliesslich ein Kaufvertrag zustande, so dass von der Einleitung des Expropriationsverfahrens Umgang genommen werden konnte. Für das zirka 43 ha umfassende Schutzwaldgebiet mit Inbegriff des Holzbestandes wurde eine Kaufsumme von Fr. *60,000.—* vereinbart.

b. Wasserrechtsprozess mit der Gemeinde Grenchen. Die im letzjährigen Geschäftsbericht erwähnte Reservepumpe, zu deren Erstellung die B. L. S. verpflichtet wurde, ist ausgeführt und im Betriebe.

2. Veränderungen in den Baurechnungen.

A. Strecke Thun-Bönigen.

Das schon lange nicht mehr zu Bahndienstzwecken benutzte Wärterhaus zwischen Därligen und Interlaken konnte am 30. Dezember 1925 zum Preise von Fr. *6000.—* verkauft werden.

Infolge Aufhebung der alten Station Scherzligen wurde ein Teil des disponibel gewordenen Terrains zu einem angemessenen Preise an die Kander-Kies- und Sand A.-G. verkauft.

Weitere zirka 8000 m² freigewordenes Terrain stehen noch zur Verfügung.

B. Strecke Spiez-Brig.

Zu erwähnen sind die Aufforstungs- und Verbauungsarbeiten im Einzugsgebiet des Bunderbaches, welche unter Leitung der kantonalen Forstorgane wesentlich gefördert wurden.

Im Gebiet der Gemeinde Niedergestelen sind eine Reihe von Mauern, Wegen und Leitwerken ausgeführt worden, welche gleichzeitig dem Schutze der Bahn und der Bewirtschaftung der durch den Bahnbau betroffenen Waldgebiete dienen.

Für die Aufforstung und Verbauung der Steilhalden zwischen *Lalden* und *Brig* ist nun dem Kanton Wallis und dem eidgenössischen Oberforstinspektorat ein Projekt unterbreitet und zur Subventionierung angemeldet worden. Der Kanton Wallis hat die übliche Subvention an die Aufforstungen bewilligt, während diejenige des Bundes noch aussteht.

Unter den Verbauungsarbeiten auf der Südrampe figuriert dieses Jahr ein namhafter Posten für Wiederherstellung privater Wasserleitungen (Bissen), worüber jeweilen längere Verhandlungen mit den sog. Geteilen der Wasserleitungen notwendig waren.

C. Münster-Lengnau.

Mit den Ende 1924 zum Abschluss gebrachten Um- und Neubauten im Grenchenbergtunnel sind die unhaltbaren Zustände, die die Sohlenbewegungen dort hervorgerufen haben, vollständig beseitigt. Die tiefliegenden, aus besten Natursteinen hergestellten Sohlengewölbe bürgen dafür, dass die Tunnelpartien an den umgebauten Stellen nun gesichert sind. Dagegen ist es nicht ausgeschlossen, dass mit der Zeit der Einbau von weiteren Sohlengewölben zur Notwendigkeit wird. Die Vorgänge im Tunnel werden daher ständig beobachtet, zu welchem Zwecke besondere Fixpunkte angebracht wurden, die periodisch kontrolliert, bzw. nachgemessen werden.

Die mit dem Einbau der Sohlengewölbe verbundene Korrektur der Wasserabflussverhältnisse bietet nunmehr alle Gewähr für eine konstante Kraft- und Trinkwasserversorgung in Grenchen. Als Ersatz für die alte, geborstene Turbinenleitung ist eine neue erstellt worden, die überall zugänglich ist. Die alte Leitung ist in einen Ueberlauf umgebaut worden, so dass die gesamte Wassermenge jederzeit ohne besondere Vorkehren durch den Ueberlaufkanal abgeführt und die neue Leitung damit entleert werden kann. Infolgedessen ist es möglich, sofort allfällig notwendig werdende Reparaturen an der neuen Kraftwasserleitung vorzunehmen.

Zur Ergänzung der Trinkwasserversorgung der Gemeinde Grenchen wurde im Tunnel bei km 4.822 eine weitere Quelle gefasst und mittelst einer 1780 m langen und 150 mm weiten eisernen Rohrleitung der bestehenden Wasserzuleitung zugeführt.

Diese neue Quellenfassung bildet einen Bestandteil der der B. L. S. durch Entscheid der eidgenössischen Schätzungskommission auferlegten Verpflichtungen.

D. Abrechnung über die Bauverwendungen pro 1925.

A. Strecke Scherzligen-Bönigen.

	Total der Ausgaben	Abschreibungen u. Rückerstattungen	Auf Baukonto
I. Allgemeine Kosten und	Fr.	Fr.	Fr.
II. Bahnanlage und feste Einrichtungen.			
1. Erstellen der Haltestelle Dürrenast	28,698. —	14,408. 65	14,289. 35
2. Verlängerung des Perrons auf Haltestelle Dürrenast	1,611. 15	—	1,611. 15
3. Absenkung und Ableitung des Wassers aus dem «Hölloch» bei Einigen (km 6.9—7.0)	542. 25	—	542. 25
4. Ergänzung der Aussenbeleuchtung Interlaken-West	3,990. 10	—	3,990. 10
5. Erstellen des Abstellgeleises Nr. 13 in Interlaken-Ost	17,436. 65	925. 20	16,511. 45
6. Aufstellung von 2 Signalglocken in Interlaken-Ost	661. —	—	661. —
7. Erstellen von 6 Zapfstellen mit Ueberflurhahnen in der Wasserleitung zwischen Geleisen XII und XIII in Interlaken-Ost	2,021. 55	—	2,021. 55
8. Einrichtung des Diensttelephons in den Privatwohnungen des Depotchefs und des Leitungstechnikers Spiez (Fr. 397. 75 unter IV/4)	404. 35	—	404. 35
9. Erstellen einer Bleischlammgrube beim Unterwerk Spiez	501. 10	—	501. 10
10. Erstellen eines Stumpengeleises bei km 9.145 (Geleise B 2 a) in Spiez	4,854. 45	872. 25	3,982. 20
11. Einrichten eines Lokales für das Verkehrsbureau Spiez	2,439. 10	311. 60	2,127. 50
12. Erstellen eines Anbaues zur Salzlagerung auf der gedeckten Güterrampe in Spiez	1,239. 55	—	1,239. 55
13. Wasserversorgung Bahnhof Spiez	6,602. —	—	6,602. —
14. Waschküche im Keller des Aufnahmegebäudes Därligen	637. 20	—	637. 20
15. Erlös aus dem Verkauf eines Landabschnittes	—	50. —	— 50. —
16. Abschreibung des Neuwertes des verkauften Wärterhauses in Därligen (samt Umschwung)	—	5,000. —	— 5,000. —
Total I und II	71,638. 45	21,567. 70	50,070. 75
Uebertrag	71,638. 45	21,567. 70	50,070. 75

	Total der Ausgaben Fr.	Abschreibungen u. Rückerstattungen Fr.	Auf Baukonto Fr.
Uebertrag	71,638. 45	21,567. 70	50,070. 75
III. Rollmaterial			
17. Zentrierung der Triebgestellkupplung der Lokomotiven Ce 4/6 Nrn. 301—303 (Fr. 394. — pro Lokomotive)	1,182. —	—	1,182. —
18. Einrichtung der elektrischen Heizung in den Personenwagen AB Nrn. 81 und 82 und C Nrn. 551 und 552	14,819. 60	—	14,819. 60
Kosten für Nr. 81 = Fr. 3,661. 50			
» » » 82 = » 3,661. 55			
» » » 551 = » 3,748. 25			
» » » 552 = » 3,748. 30			
19. Uebertrag auf Baukonto der Strecke Münster-Lengnau: Wert des abgetretenen Schotterwagens Nr. 9011	—	4,190. —	— 4,190. —
Total III	16,001. 60	4,190. —	11,811. 60
IV. Mobiliar und Gerätschaften.			
20. Neuanschaffungen und Abschreibungen pro 1925:	1,049. 80	1,535. 90	— 486. 10
V. Hilfsbetriebe.			
Werkstätte Bönigen:			
21. Beschaffung einer Bohr- und Gewindeschneidmaschine	2,965. 40	—	2,965. 40
22. Neuanschaffung von Mobiliar und Gerätschaften	3,179. 90	—	3,179. 90
Total V	6,145. 30	—	6,145. 30
Gesamttotal Scherzligen-Bönigen	94,835. 15	27,293. 60	67,541. 55

B. Strecke Spiez-Frutigen.

	Total der Ausgaben Fr.	Abschreibungen u. Rückerstattungen Fr.	Auf Baukonto Fr.
I. Allgemeine Kosten und			
II. Bahnanlage und feste Einrichtungen.			
1. Erstellen eines Sandbehälters beim Depot Spiez	3,985. 20	780. —	3,205. 20
2. Erstellen eines Veloständers beim Depot Spiez	688. 50	—	688. 50
3. Bundesbeitrag an die Heitibach- und Wengiverbauungen im Unterlauf, IV. Projekt, 4. Rate	—	10,000. —	— 10,000. —
Total I und II	4,673. 70	10,780. —	— 6,106. 30
III. Mobiliar und Gerätschaften.			
4. Neuanschaffungen und Abschreibungen pro 1925: Für den Fahr- und Werkstättedienst	741. 50	2,181. 80	— 1,440. 30
Gesamttotal Spiez-Frutigen	5,415. 20	12,961. 80	— 7,546. 60

C. Strecke Frutigen-Brig.

	Total der Ausgaben	Abschreibungen u. Rückerstattungen	Auf Baukonto
	Fr.	Fr.	Fr.
I. Allgemeine Kosten und			
II. Bahnanlage und feste Einrichtungen.			
1. Ausgaben für Vollendungsbauten Frutigen-Brig: Erwerb von Grund und Rechten	9,047. 75	2,204. 82	6,842. 93
2. Holzabfuhrwege in der Gemeinde Niedergestelen	12,292. 85	—	12,292. 85
3. Einbau von 3 neuen stärkern Oelschaltern im Unterwerk Kandersteg	26,480. 60	2.921. 37	23,559. 23
4. Aufforstungen und Verbauungen im Bundergraben, Ausgaben pro 1925	38,406. 30	69. 45	38,336. 85
5. Aufforstungen auf der Nordrampe, Ausgaben pro 1925	1,608. 30	—	1,608. 30
6. Aufforstungen auf der Südrampe, Ausgaben pro 1925	1,723. 10	4. 84	1,718. 26
7. Dauernde Einschaltung der Schutzstrecke Kandergrund	971. 15	23. —	948. 15
8. Einbau einer Umwälzpumpe zu der Zentralheizungsanlage im Verwaltungsgebäude in Bern	2,633. —	—	2,633. —
9. Kabinen zum Schutze der Spannwerke auf Station Hothen	1,546. 55	—	1,546. 55
10. Beschaffung von 2 Motorwagen Nr. 784 und 785: Ausgaben zu Lasten des Kapitels I	153. —	—	153. —
11. Bundes- und Kantonsbeitrag an die Kosten der Wiederaufforstung der Windwurfflächen Felsenburg-Stockigraben: Bundesbeitrag Fr. 5,613. 82 Kantonsbeitrag » 2,245. 53	—	7,859. 35	—7,859. 35
12. Bundes- und Kantonsbeitrag an die Kosten der Aufforstung und Verbauung im Bundergraben: Bundesbeitrag = Fr. 24,482. 37 Kantonsbeitrag = » 8,813. 81	—	33,296. 18	—33,296. 18
13. Bundesbeitrag an die Bunderbachverbauung im Unterlauf, Projekt III, 3. Rate	—	10,000. —	—10,000. —
14. Bundes- und Kantonsbeitrag an die Aufforstungs- und Verbauungsarbeiten auf Faldumalp: Bundesbeitrag = Fr. 31,793. 77 Kantonsbeitrag (Wallis) » 402. 14	—	32,195. 91	—32,195. 91
15. II. Ratenzahlung Bundes- und Kantonsbeitrag an die Aufforstungsarbeiten auf der Südrampe: Bundesbeitrag = Fr. 6,170. 28 Kantonsbeitrag (Wallis) » 1,234. 05	—	7,404. 33	—7,404. 33
Uebertrag	94,862. 60	95,979. 25	—1,116. 65

	Total der Ausgaben	Abschreibungen u. Rückerstattungen	Auf Baukonto
	Fr.	Fr.	Fr.
Uebertrag	94,862. 60	95,979. 25	−1,116. 65
16. Erlös aus dem Verkauf von Landabschnitten	—	572. 85	−572. 85
17. Abschreibung des Neuwertes eines abgebrochenen Stumpengeleises beim Depot B. L. S. in Brig	—	1,080. —	−1,080. —
Total I und II	94,862. 60	97,632. 10	−2,769. 50
III. Rollmaterial.			
18. Beschaffung von 2 Motorwagen: Nr. 784 = Fr. 303,367. 35; » 785 = » 303,367. 40	606,734. 75	—	606,734. 75
19. Einrichtung der elektrischen Heizung im Gepäckwagen F Nr. 941	2,256. 25	570. 35	1,685. 90
20. Uebertrag innerhalb der Rubriken der Baurechnung: ab Kapitel IV auf Rubrik III/7: Schneeschleudermaschine Xd 9501 Nachtrag	9,000. —*)	—	9,000. —
Total III	608,991. — 9,000. —*)	570. 35	617,420. 65
IV. Mobiliar und Gerätschaften.			
21. Neuanschaffungen und Abschreibungen pro 1925:			
Für die allgemeine Verwaltung	1,020. 65	—	1,020. 65
» den Unterhalt und die Bewachung der Bahn	694. —	80. —	614. —
» » Stationsdienst und die Zugsbegleitung	512. —	—	512. —
» » Fahr- und Werkstättedienst	2,745. 30	515. — 9,000. —*)	−6,769. 70
Total IV	4,971. 95	595. — 9,000. —*	−4,623. 05
Gesamttotal Frutigen-Brig	708,825. 55 9,000. —*)	98,797. 45 9,000. —*)	610,028. 10

D. Strecke Münster-Lengnau.

I. Allgemeine Kosten und			
II. Bahnanlage und feste Einrichtungen.			
1. Um- und Neubauten im Grenchenbergtunnel	1,350,899. 48	405,093. 03	945,806. 45
2. Wasserversorgung Münster	108,121. 10	32,063. 90	76,057. 20
3. Rückerstattung durch Gemeinde Münster der zu viel erhaltenen Entschädigung für expropriiertes Land	—	1,187. 15	−1,187. 15
4. Erlös aus dem Verkauf eines Landabschnittes	—	50. —	−50. —
Total I und II	1,459,020. 58	438,394. 08	1,020,626. 50
Uebertrag	1,459,020. 58	438,394. 08	1,020,626. 50

*) = Uebertrag innerhalb der Rubriken der Baurechnung.

	Total der Ausgaben	Abschreibungen u. Rückerstattungen	Auf Baukonto
	Fr.	Fr.	Fr.
Uebertrag	1,459,020. 58	438,394. 08	1,020,626. 50
III. Rollmaterial.			
5. Uebertrag ab Baurechnung Strecke Scherzligen-Bönigen: Für den abgetretenen Schotterwagen Nr. 9011	4,190. —	—	4,190. —
IV. Mobiliar und Gerätschaften.			
6. Neuanschaffungen im Jahre 1925: Für den Unterhalt und die Bewachung der Bahn	116. —	—	116. —
Gesamttotal Münster-Lengnau	1,463,326. 58	438,394. 08	1,024,932. 50

Rekapitulation.

A. Strecke Scherzligen-Bönigen	94,835. 15	27,293. 60	67,541. 55
B. » Spiez-Frutigen	5,415. 20	12,961. 80	—7,546. 60
C. » Frutigen-Brig	708,825. 55	98,797. 45	610,028. 10
	9,000. —*	9,000. —*	—
D. » Münster-Lengnau	1,463,326. 58	438,394. 08	1,024,932. 50
Gesamttotal	2,272,402.48	577,446. 93	1,694,955. 55
	9,000. —*	9,000. —*	—

* Uebertrag innerhalb der Rubriken der Baurechnung.

III. Bahn-Unterhalt und Betrieb.

1. Bahn-Unterhalt.

Die zu Lasten des Erneuerungsfonds gehenden Unterhaltungsarbeiten für den Oberbau erforderten in den Jahren 1924 und 1925 folgende Aufwendungen:

Strecken Scherzligen-Bönigen und Spiez-Brig.

	1924	1925
	Fr.	Fr.
Schienen und Befestigungsmittel	52,791. 51	29,568. 25
Schwellen-, Brücken- und Weichenhölzer	36,192. 56	31,932. 80
Weichenbestandteile	2,183. 89	6,357. 23
	91,167. 96	67,858. 28
Hierzu: 10 % für Arbeitslöhne	9,116. 79	6,785. 82
	100,284. 75	74,644. 10
Hiervon ab: Wert des gewonnenen Altmaterials	17,737. 63	12,394. 40
Effektive Belastung des Erneuerungsfonds	82,547. 12	62,249. 70

Strecke Münster-Lengnau.

	1924 Fr.	1925 Fr.
Schienen und Befestigungsmittel	70,455. 60	45,722. 39
Schwellen	1,458. 25	4,660. 50
	71,913. 85	50,382. 89
Hierzu: 10 % für Arbeitslöhne	7,191. 38	5,038. 28
	79,105. 23	55,421. 17
Hiervon ab: Wert des gewonnenen Altmaterials	28,240. 90	18,929. 45
Effektive Belastung des Erneuerungsfonds	50,864. 33	36,491. 72

Es gelangten zur Auswechslung:

Strecken Scherzligen-Bönigen und Spiez-Brig.	1924 Stück	1925 Stück
Schienen, diverse Längen, neue	200	19
» » » gebrauchte	100	190
Buchenschwellen, neue	1773	1965
» gebrauchte	923	153
Eichenschwellen, neue	98	3
» gebrauchte	2	1
Lärchenschwellen, neue	—	—

Strecke Münster-Lengnau.	1924 Stück	1925 Stück
Schienen, diverse Längen, neue	283	224
» » » gebrauchte	62	23
Buchenschwellen, neue	83	321
» gebrauchte	8	—

Die Ausgaben sind im Jahr 1925 in erfreulichem Masse zurückgegangen. Es rührt dies einmal davon her, dass auf der Strecke Scherzligen-Bönigen im Gegensatz zum Vorjahr keine Oberbauverstärkungen durchgeführt wurden. Auf der Linie Münster-Lengnau sodann ist der teure Ersatz von Schienen geringer geworden.

2. Betrieb.

Der Fahrplan vom 1. Juni 1924 ist am 5. Juni 1925 durch einen neuen ersetzt worden, gültig bis 14. Mai 1926. Der Wechsel soll gemäss einer Vereinbarung der Europäischen Fahrplankonferenz inskünftig jeweils am 15. Mai vor sich gehen, damit an Pfingsten der neue Fahrplan in Kraft steht.

Der Fahrplan vom 5. Juni 1925 brachte folgende wesentliche Aenderungen:

a. Internationaler Verkehr.

1. Die Schnellzüge 136 und 143 verkehrten auf der Strecke Brig-Mailand-Brig als selbständige Züge ohne Kombinierung mit Zügen der Route Vallorbe-Brig-Mailand.

Die bisher in diesen beiden Zügen nur während gewisser Zeitperioden verkehrenden Schlaf- und Speisewagen waren nun seit 1. Juni 1925 täglich im Betrieb.

2. Im Nachtschnellzug 132, Richtung nach Italien, konnte erstmals die Durchführung eines I./II. Kl.-Wagens über Brig hinaus erwirkt werden, wodurch das Umsteigen in Brig mitten in der Nacht vermieden werden konnte.

Unsere Bestrebungen zur Durchführung auch der III. Wagenklasse waren leider erfolglos.

In der Gegenrichtung, d. h. im Nachtschnellzug 131 aus Italien war ein Wagendurchlauf überhaupt noch nicht erhältlich. Die Reisenden aller drei Klassen müssen also in Brig mitten in der Nacht umsteigen. Es ist klar, dass solche für eine internationale Linie als unhaltbar zu bezeichnende Verhältnisse zu vollkommen begründeten Reklamationen aus Interessenkreisen Veranlassung geben. Unsere Verwaltung ist bestrebt, diesen Mißständen soweit an ihr zu begegnen.

Im übrigen blieb der bisherige Besitzesstand an internationalen Verbindungen aufrechterhalten.

3. Die schon letztes Jahr angestrebte Verbesserung der Verbindungen Paris-Interlaken-Paris via Neuchâtel-Pontarlier konnten diesen Sommer verwirklicht werden durch Führung der Züge 341/348 Thun-Interlaken und zurück vom 1. Juli bis 10. September. Da sich die Schweizerischen Bundesbahnen weigerten, diese Züge auf ihrer Linie Bern-Thun zu führen, mussten solche über die Gürbetalbahn verkehren. Die Frage der Entschädigung an diese Verwaltung bleibt noch zu regeln.

4. Expresszug 236 Calais-Oberland, bisher kombiniert mit Schnellzug 136/1736, wurde im Berichtsjahr von Delle bis Interlaken unabhängig geführt.

b. Interner Verkehr.

5. Saisonschnellzug 81 Interlaken-Zweisimmen, bisher Interlaken-Spiez, vereinigt mit Zug 1735, wurde auf den Vormittag verlegt und als selbständiger Zug geführt; ebenso als Gegenzug Zug 82 Zweisimmen-Spiez-Interlaken. Für die Schnellzüge 140, 135, 137 und 1923 mussten während der Hochsaison auf der Strecke Thun-Spiez-Thun Doppelzüge vorgesehen werden.

6. Der Lokalzugsfahrplan wurde verbessert durch Einlage der neuen Tramzüge 1707 und 1743 Interlaken Ost-Spiez, wodurch der Lokalverkehr aus den während der Sommer- und Wintersaison schwer belasteten Schnellzügen 307 und 243 abgeleitet werden konnte.

c. Güterverkehr.

7. Der Ruhrkohlenverkehr Deutschland-Italien ist vollständig ausgeblieben. Dagegen hat der Transitgüterverkehr Frankreich-Italien via Delle erfreulich zugenommen. Die Einführung eines durchgehenden Güterzugspaares Delle-Domodossola konnte, gestützt auf die sich zeigenden Verkehrsmengen, erwirkt und dadurch eine Beschleunigung der Güterdurchfuhr erzielt werden.

---

8. Die Fahrleistungen, inbegriffen diejenigen der Münster-Lengnau-Bahn, zeigen gegenüber dem Vorjahre folgendes Bild:

Gefahrene Zugskilometer:

	Pers.-Züge	Güterzüge	Total
1924	882,328	427,778	1,310,106
1925	942,819	405,101	1,347,920
	+ 60,491	— 22,677	+ 37,816

Die Zunahme der Personenzugskilometer ist begründet durch die unter B aufgeführten Mehrleistungen, die Verminderung der Güterzugskilometer durch den Ausfall des Kohlenverkehrs Deutschland-Italien.

9. Betriebsstörungen und Unfälle mit grösseren Folgen sind keine zu erwähnen.

10. In das Berichtsjahr fällt auch die Aufhebung der Station Scherzligen. Dieselbe ist am 26. Juni abends geschlossen worden.

3. Tarifwesen und Kommerzielles.

a. Allgemeines.

Allgemeine, den Personen- und Güterverkehr umfassende Tarifmassnahmen von Bedeutung hat das Berichtsjahr nicht aufzuweisen. Dem Drucke aus Gewerbe-, Industrie- und Handelskreisen nachgebend, hatten zwar die schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffverwaltungen auf 1. Juli 1925 einen allgemeinen Abbau der Güter-, Gepäck- und Tiertarife vorbereitet. Um der immer fühlbarer auftretenden Autokonkurrenz entgegenzuwirken, war hiebei vorgesehen, die Taxen der Nahdistanzen prozentual stärker zu ermässigen als die Taxen für den Fernverkehr. Angesichts des scharfen Einnahmenrückganges, welchen die Schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1925 im Güterverkehr zu verzeichnen hatten, beschloss dann aber deren Verwaltungsrat, diesen Taxabbau auf unbestimmte Zeit zu verschieben, solches, um das nun wiederhergestellte Gleichgewicht im Finanzhaushalt der S. B. B. nicht zu stören. Auch den Privatbahnen ist zweifellos durch diese Hinausschiebung des Taxabbaues im Güterverkehr ein erheblicher Einnahmenausfall vorläufig erspart geblieben. Anderseits darf aber nicht übersehen werden, dass, je länger der Taxabbau auf Distanzen bis zu zirka 100 Kilometer verschoben wird, um so mehr die Lastautokonkurrenz zunimmt, und dass, je länger man sich sträubt, ausreichende tarifarische Opfer für deren Bekämpfung zu bringen, um so schwerer es in der Folge halten wird, das verlorene Terrain soweit zurückzugewinnen, als dies durch den geplanten Taxabbau möglich gewesen wäre; denn inzwischen bewirken die hohen Taxen des Nahverkehrs eine weitere, anhaltende Vermehrung des Lastautobestandes, und es darf nicht erwartet werden, dass der spätere Taxabbau eine sofortige, bedeutende Verminderung dieses Bestandes bringen wird. — Derzeit sind nun Bestrebungen im Gange, der Autokonkurrenz durch eine Abkürzung der Transportdauer im Eisenbahnverkehr und durch *spezielle* Tarifmassnahmen entgegenzutreten. Der Erfolg bleibt abzuwarten.

Der *internationale* Verkehr leidet noch immer unter der Unstabilität der Tarife einerseits und der Währungsverhältnisse anderseits der meisten für den Verkehr mit der Schweiz und durch die Schweiz in Betracht kommenden Länder. Kaum ist nach zeitraubenden, mühevollen Verhandlungen ein direkter Tarif in Kraft gesetzt, so wird durch Taxänderungen einer beteiligten oder einer Konkurrenzverwaltung dessen Brauchbarkeit zerstört, und die Arbeit muss von neuem beginnen. Diesem Umstande ist es denn auch zuzuschreiben, dass für eine Reihe von wichtigen Gebieten die Wiederherstellung von direkten Tarifen noch nicht zustande gekommen ist.

Am 27. Juni 1925 wurde der Schiffahrtskanal Scherzligen-Thun und damit die neue *Dampfschiffstation Thun-Bahnhof* in Betrieb genommen. Gleichzeitig erfolgte die Schliessung der Bahn- und Schiffstation Scherzligen.

Im Jahre 1925 wurden, soweit die B. L. S. betreffend, neu herausgegeben 72 Reglemente, Instruktionen und Tarife, dazu kommen 154 Nachträge.

b. Spezielles betreffend den Personen- und Gepäckverkehr.

Die Normaltaxen der B. L. S. für den *Personenverkehr* haben im Berichtsjahre keine Aenderung erfahren. Dagegen ist auf 1. Mai 1925 eine *Ermässigung* der Taxen des schweizerischen Gesellschafts- und Schulfahrtentarifs für *Schüler im Alter von 12—15 Jahren* zugestanden worden. Damit sind nun aber die Schulfahrtstaxen aller drei Altersstufen auf einem Niveau angelangt, das in absehbarer Zeit keine weitere Herabsetzung mehr verträgt.

Von den Italienischen Staatsbahnen wurden aus Anlass des *Jubeljahres der römisch-katholischen Kirche* bedeutende Taxermässigungen für die Fahrt nach Rom, Valle di Pompei, Assisi und Loretto gewährt. Durch die Erstellung von Sondertarifen und andere Massnahmen wurde dafür gesorgt, dass die Pilger aus der Schweiz und im Transit durch die Schweiz von diesen Taxermässigungen profitieren konnten, ohne an der italienischen Grenze neue Billette lösen zu müssen. Ein grosser Teil dieses Pilgerverkehrs wickelte sich mit bestellten Extrazügen ab. Ueber die B. L. S. rollten 25 und über die M. L. B. 3 Pilgerextrazüge.

Mit einer grösseren Anzahl von *Autostationen der Schweizerischen Postverwaltung* wurde auf 15. Juni 1925 die direkte *Gepäck- und Expressgutabfertigung* eingeführt. Unsere Bestrebungen, auch dem Fremdenplatz Adelboden diese Verkehrserleichterung zuteil werden zu lassen, fanden dagegen die erforderliche Unterstützung seitens der Automobilgenossenschaft Frutigen-Adelboden nicht und blieben infolgedessen erfolglos.

Seit dem 1. Mai 1925 wird versuchsweise eine *Verlängerung der Gültigkeitsdauer der 12monatigen schweizerischen Generalabonnements* für eine Person zugestanden im Falle von Arbeitsunfähigkeit zufolge von Krankheit und Unfall und im Falle von obligatorischem schweizerischem Militärdienst. In beiden Fällen muss die Dauer der Verhinderung in der Benutzung des Abonnements mindestens 12 Tage betragen und nachgewiesen sein.

Auch im Jahre 1925 haben wir eine Reihe von *Extrazügen* zu ermässigten Fahrpreisen organisiert; der Erfolg war im allgemeinen recht befriedigend. Für 8 Extrazüge der B. L. S./B. N. wurden die Billette vom Berner Theaterverein zum voraus gekauft und verlost.

Die Billette einfacher Fahrt wurden von den schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen zur Hin- und Rückfahrt gültig erklärt zugunsten der Besucher der Basler Mustermesse, des «Comptoir Suisse des industries alimentaires et agricoles» in Lausanne und der schweizerischen Ausstellung für Land- und Forstwirtschaft sowie Gartenbau in Bern, ferner für die Teilnehmer am eidgenössischen Turnfest in Genf und am internationalen Schützenmatch in St. Gallen.

Für die in der Sommersaison 1925 erstmals verkehrenden *Personenwagen Interlaken-Mailand* und *Interlaken-Altona* haben wir die *Platzbestellung* eingeführt.

Ueber die *Entwicklung des Personenverkehrs* im allgemeinen ist zu sagen, dass der *internationale Transitverkehr der B. L. S.* neuerdings zugenommen hat. Seine Bedeutung entspricht jedoch noch bei weitem nicht der günstigen geographischen Lage und den touristischen Vorzügen der Lötschberg-Simplon-Route. Es ist dies insbesondere darauf zurückzuführen, dass es, trotz unsern unablässigen Bemühungen, noch immer nicht möglich geworden ist, mit den Konkurrenzrouten (Gotthardbahn und Vallorbe-Simplon-Linie) Schritt zu halten hinsichtlich der Zugsanschlüsse und der direkten Personen- und Schlafwagenkurse. Solches gilt namentlich für den Verkehr Deutschland und weiter sowie Elsass-Lothringen und weiter —Italien via Basel. Nachdem nun die ganze Strecke Basel-Iselle elektrifiziert ist, erwarten wir, dass es in allernächster Zeit möglich sein werde, hierin eine namhafte Verbesserung eintreten zu lassen.

Der *internationale Touristenverkehr* nach dem *Berner Oberlande* und dem *Oberwallis* zeigte im Berichtsjahre abermals eine erfreuliche Zunahme. Nicht das Gleiche lässt sich vom *innerschweizerischen Touristenverkehr* sagen; dieser wird schwer beeinträchtigt durch die Automobilkonkurrenz, seit der Aufhebung des Autofahrverbotes an Sonntagnachmittagen noch viel mehr als vorher.

c. Spezielles betreffend den Güter- und Tierverkehr.

Wie bereits im letzten Berichte erwähnt, sind gemäss Verfügung des Verwaltungsrates der S. B. B. die Taxen des schweizerischen Gütertarifs (Normaltarif und gemeinsame Ausnahmetarife) sowie des schweizerischen Tiertarifs auf Distanzen von über 150 km (Fernverkehr) mit Wirkung ab 1. Januar 1925 herabgesetzt worden. Gleichzeitig wurde für die durch die Kriegstaxzuschläge besonders belastete Stückgutklasse 2 die vorkriegszeitliche Spannung gegenüber den Taxen der Stückgutklasse 1 für alle Entfernungen wiederhergestellt, solches nicht zuletzt im Hinblick auf die Autokonkurrenz.

Der auf 1. Juli 1925 in Aussicht genommene allgemeine Abbau der Güter- und Tiertarife — mit besonderer Berücksichtigung des Verkehrs auf kurze Distanzen (Nahverkehr) — ist durch Schlussnahme des Verwaltungsrates der S. B. B. auf unbestimmte Zeit verschoben worden (vergleiche Abschnitt *a* hiervor).

Dagegen wurden im Laufe des Berichtsjahres zahlreiche, dauernde Taxermässigungen zugestanden durch Einführung neuer und Herabsetzung bestehender Ausnahmetarife, ferner durch Schaffung von besondern Ausnahmetaxen und Rückvergütungsfrachtsätzen. Wir erwähnen hiernach diejenigen Massnahmen, die für die B. L. S. von Bedeutung sind.

Im Interesse der schweizerischen Milchwirtschaft, aber auch zur Bekämpfung der Autokonkurrenz wurde neu eingeführt: auf 1. Juli 1925 der schweizerische Ausnahmetarif für unverpackten Käse (im Binnenverkehr) und auf 1. August 1925 der schweizerische Ausnahmetarif für den Export von Käse. Am 7. Oktober 1925 folgte eine Herabsetzung der Taxen des letztgenannten Ausnahmetarifs um 15 %. — Eine Unterstützung der einheimischen Zellulose-Industrie bezweckt die auf 1. August 1925 bewirkte Herabsetzung des schweizerischen Ausnahmetarifs Nr. 35 für den Export von Holzstoff etc. schweizerischen Ursprunges. — Auch zugunsten der schweizerischen Soda-Industrie, ferner für Mineralwasser wurden Ausnahmetaxen geschaffen.

Zugunsten der einheimischen *Landwirtschaft* sind auch im Berichtsjahre wieder *temporäre* Frachtermässigungen eingeführt worden für frische Trauben, essbare Kastanien, Weinmost, Obstmost und Obstwein sowie Kartoffeln.

Zwecks Erhaltung gefährdeter und Gewinnung neuer Transporte hat die B. L. S. für sich einzig Ausnahmetaxen oder Frachtrückvergütungen publiziert: Für Schottertransporte ab Leissigen nach Thun, Bern-Weissenbühl und Bern-Fischermätteli auf 1. Mai, für rohe Steine und Sand ab Bönigen nach Thun auf 18. Mai, für sterilisierte und kondensierte Milch ab Konolfingen nach Iselle transit (Genua) auf 1. Juli und für Stammholz ab Brig nach Burgistein auf 25. November.

Die Abwehr der *ausländischen Bahnkonkurrenz,* insbesondere der französischen, hat auch im Berichtsjahre wieder den S.B.B. und unserer Verwaltung — sowohl der B.L.S. wie der M.L.B., letzerer aber verhältnismässig am meisten — enorme Taxopfer auferlegt und auch das Personal unseres Kommerziellen Dienstes sehr stark in Anspruch genommen. Man sucht dieser Konkurrenz zu begegnen durch Erstellen von temporären Ausnahmetarifen

mit einer Reihe von Taxserien, von denen jede nach einem bestimmten Kursstand der betreffenden ausländischen Valuta berechnet ist. Sowohl die ausländischen Tarife selbst als auch die Währungsverhältnisse ändern aber so oft, so schnell und so beträchtlich, dass es mit diesem Mittel in vielen Fällen nicht möglich ist, die Parität mit der Fracht über die billigere Auslandsroute einzuhalten. Letzteres muss daher nachträglich für viele Tausende von Gütersendungen auf dem umständlichen Rückerstattungswege geschehen.

Für den Güterverkehr *Belgien-Italien* ist am 16. Dezember 1925 nach langwierigen Verhandlungen ein direkter Gütertarif in Kraft getreten, welcher in Ansehung der Strecke belgisch-französische Grenze — italienische Bestimmungsstation bzw. umgekehrt die *Leitung des Transportes über die kürzeste Route* vorschreibt. Damit sind der B. L. S. und der M. L. B. aus diesem Verkehr diejenigen Transporte in der Hauptsache gesichert, auf welche diese Bahnen ihrer geographischen Lage nach Anspruch erheben können. Doch sind die Frachtanteile, der Konkurrenzverhältnisse wegen, sehr gedrückte.

Der unstabilen Verhältnisse halber bestand schon seit einiger Zeit kein direkter Gütertarif Deutschland-Italien via Schweiz mehr. Am 16. Oktober 1925 ist nun wenigstens für Eisen und Stahl sowie Eisen- und Stahlwaren ein solcher Tarif eingeführt worden. Auf 15. Januar 1926 wurde er ersetzt durch einen Tarif, der auch eine Reihe anderer, wichtiger Warengattungen umfasst. Die Ausarbeitung eines allgemeinen Gütertarifs Deutschland-Italien ist im Gange, wird aber durch die im Abschnitt *a* hiervor erwähnten Schwierigkeiten sehr erschwert. Auch in diesem Verkehr sind die schweizerischen Taxanteile durch die Auslandskonkurrenz stark gedrückt.

Die *Wiedergutmachungs-Kohlentransporte Deutschland-Italien* via Schweiz sind im Berichtsjahre vollständig ausgeblieben. An Bemühungen seitens der S. B. B. und B. L. S. für deren Wiederaufnahme hat es nicht gefehlt. Die Bezüge Italiens waren jedoch seit dem Inkrafttreten des Londoner Abkommens (Dawes-Plan) kleiner als früher und wurden fast ganz über den Seeweg (Rhein-Antwerpen oder Rotterdam-Gibraltar) geleitet. Im Zeitpunkte der Abfassung dieses Berichtes waren wiederum Verhandlungen über die Leitung eines Teiles dieses Verkehrs via Schweiz im Gange.

Dem Güterverkehr aus der Schweiz *nach Italien* via B. L. S. ist eine leichte Besserung der Absatzverhältnisse der Milch- und der elektrochemischen Industrie zugute gekommen.

Anderseits ist für den *Import über Genua* ein empfindlicher Rückgang, insbesondere beim Getreideverkehr, zu verzeichnen. Er ist zur Hauptsache auf die überaus scharfe Konkurrenz der Routen über französische und belgische Häfen zurückzuführen; letztere sind auch durch billigere Seefrachten begünstigt.

Der *innerschweizerische Güterverkehr*, mit Inbegriff des Verkehrs Wallis-übrige Schweiz, zeigte eher fallende Tendenz. Wir führen dies teils auf die unbefriedigenden wirtschaftlichen Verhältnisse unseres Landes, teils auf die immer noch wachsende Autokonkurrenz zurück.

d. Fahrgeldrückerstattungen.

Wegen Nichtausnützung von Billetten und aus ähnlichen Gründen sind im Berichtsjahre an Taxrückerstattungsbegehren eingegangen . . . . 1474 (1924 : 1302)

Ferner sind auf Grund des schweizerischen und des internationalen Fahrgeldrückerstattungs-Uebereinkommens von andern Verwaltungen Erstattungsbegehren auf unsere Rechnung erledigt worden, und zwar . . 2335 (1924 : 901)

Die Zahl der von unsern Sationen selbständig erledigten Fälle beträgt . 480 (1924 : 415)

Total 4289 (1924 : 2618)

e. Frachtrückerstattungen.

Frachtrückerstattungsbegehren wegen unrichtiger Anwendung von Tarifen, Gesuche um nachträgliche Anwendung von Reexpeditions- und Exporttarifen oder um Einhaltung von Rückvergütungsversprechen (inbegriffen Einhaltung der Parität mit der Auslandskonkurrenz), ferner Verschleppungsregelungen waren insgesamt 6706 zu behandeln (1924: 5988).

4. Reklamationswesen.

An Entschädigungsforderungen aus Zugsverspätungen, sowie wegen Havarien, Verlust, Manko und Lieferfrist-Ueberschreitungen im Personen-, Gepäck-, Tier- und Güterverkehr aller unserer Bahnen, jedoch ohne die Bern-Neuenburg-Bahn, waren 934 (1924: 1039) Fälle zu behandeln, wovon 7 (13) auf das Dampfschiffunternehmen entfallen.

Aus diesen Reklamationsfällen und aus den von andern Verwaltungen gemäss den bestehenden Abkommen erledigten Forderungen waren an Entschädigungen von unserem Bahnunternehmen Fr. 10,784. 57 (1924: 7.351. 44) und vom Schiffsunternehmen Fr. 88. 61 (1924: Fr. 30. 82) zu bezahlen.

5. Publizitätswesen.

Für die Förderung des Reise- und Ausflugsverkehrs nach dem Berner Oberland und dem Oberwallis, sowie des internationalen Verkehrs über die Lötschbergbahn wurde auch im verflossenen Jahre das Möglichste geleistet durch Auskunfterteilung und Abgabe von Propagandamaterial aller Art an zahlreiche Einzelpersonen, Bahnen, Reise- und Verkehrsbureaux, Gesellschaften und Schulen, durch Insertionen in in- und ausländischen Zeitungen und Zeitschriften, durch Anschlag und Verbreitung von Plakaten und Bildern, Ausleihung und Abgabe von Photos und Klichees zu Illustrationszwecken und durch Beteiligung an Ausstellungen und Unterstützung von Vortragsreisenden, sowie Reklamemassnahmen aller Art.

An Pliants (Faltenprospekte) wurden insgesamt versandt 151,000 Stück, nämlich 53,440 deutsche, 28,620 französische, 36,010 englische, 25,180 italienische, 3400 holländische, 1340 dänische, 1370 schwedische und 1640 in Esperanto. Dazu gelangten 10,950 Pliants von Kandersteg und dem Lötschental in den vier Hauptsprachen zur Verbreitung. Da das in den letzten zwei Jahren verbreitete vielsprachige Pliant vom Berner Oberland in einzelnen Sprachen vergriffen war, wurde das frühere Frobenius Reliefpliant in einer Neuauflage von 125,000 Exemplaren in Auftrag gegeben. Dieser Prospekt wird insbesondere von den Reisebureaux in England, Frankreich und Belgien speziell verlangt.

Illustrierte Broschüren wurden verbreitet 17,185 deutsche, 5100 französische, 14,240 englische und 5845 italienische, dazu 170 Stück Broschüren «Sonnige Halden am Lötschberg» von Dr. Stebler, 15 Wanderbilder «Die Lötschbergbahn» von Dr. Platzhoff-Lejeune, 20 Exemplare «Der Lötschberg» von Dr. Jegerlehner und 5 Stück «Grosses Landbuch» von Hartmann. Von der deutschen und englischen Ausgabe der Broschüre wurde im Berichtsjahre eine Neuauflage von je 30,000 Stück erstellt, wobei die Illustrationen im Tiefdruckverfahren ausgeführt wurden. Die damit gemachten Erfahrungen sind die allerbesten, und es hat dieser neue Führer überall grossen Anklang gefunden.

Plakate gelangten 9975 zum Versand: nämlich vom Hubacherschen Reliefplakat 1105, vom Oeschinenseeplakat 3985, vom Matterhornplakat 455, vom Routenplakat (grosse und kleine) 4270 und vom neuen Zermatterplakat 160 Stück. Vom kleinen Routenplakat wurde eine weitere Auflage von 21,800 Stück beschafft. Das vorgenannte Zermatterplakat ist von der

Visp-Zermatt-Bahn erstellt worden. 1100 Stück desselben wurden mit dem Aufdruck «Ueber die Lötschbergbahn nach Zermatt» versehen und für spezielle Zwecke der Lötschbergbahn verwendet.

In einer Reihe von schweizerischen und oberitalienischen Städten erfolgte eine besondere Propaganda durch den öffentlichen Anschlag von Affichen.

Im weitern sind abgegeben worden, teils gegen Bezahlung, teils gratis, 610 Reliefkarten und 360 Autochrombilder, ferner 1100 Photographien. Der bereits gut eingeführte Taschenfahrplan wurde in einer Auflage von 25,000 Exemplaren erstellt und verbreitet. Recht zahlreich waren die Begehren um leihweise Abgabe oder dauernden Gebrauch von Diapositiven. Dank der gut assortierten Sammlung von Lichtbildern aus allen Gegenden des Berner Oberlandes, des Wallis, von der Centovallibahn, den oberitalienischen Seen usw., welche stets ergänzt wird, konnte derartigen Wünschen prompt und gerne entsprochen werden. Auch die Erstellung von Films wurde nach Möglichkeit gefördert. Die Einnahmen aus dem Verkauf von Drucksachen beliefen sich auf Fr. 3918.60.

Eine Zusammenstellung der internationalen Verbindungen nach dem Berner Oberland und über die Lötschbergbahn wurde in 72,000 Exemplaren verbreitet. Durch einen angemessenen Beitrag wurde die Herausgabe einer Skikarte für das Berner Oberland ermöglicht.

Der Werbetätigkeit bei Vereinen und Schulen zur Ausführung von Gesellschafts- und Schulreisen ist besondere Aufmerksamkeit geschenkt worden.

Durch die Beteiligung an Ausstellungen und Messen, welche meist in Verbindung mit andern Interessenten des Berner Oberlandes und des Oberwallis erfolgte, wurde für diese Gebiete und für die Lötschbergbahn eine wirksame Werbetätigkeit entfaltet. Erfolgreiche Beteiligungen wurden durchgeführt an der Schweizer Mustermesse in Basel, der schweizerischen landwirtschaftlichen Ausstellung in Bern und an der italienisch-schweizerischen Landwirtschafts- und Industrieausstellung in Domodossola.

Mit einer grossen Zahl amtlicher und öffentlicher Stellen, Verkehrs- und Reisebureaux des In- und Auslandes konnten auch im Berichtsjahre wiederum sehr angenehme Beziehungen unterhalten werden, und es sei ihnen auch an dieser Stelle ihre tatkräftige Unterstützung bestens verdankt.

6. Personalbestand B. L. S. / B. N.

inbegriffen die von der B. L. S. mitbetriebenen Linien und den Dampfschiffbetrieb Thuner- und Brienzersee.

	Bestand des ständigen Personals:			
I. Allgemeine Verwaltung.	auf 31. Dez. 1924		auf 31. Dez. 1925	
Sekretariat, Kanzlei, Registratur und Archiv	7		7	
Hauptkasse	2		2	
Hauptbuchhaltung	4		4	
Verkehrsbureau (Abrechnungswesen, Verkehrsstatistik, Publizität, Verwaltung der Drucksachen)	36		36	
Kommerzieller Dienst (Tarifwesen; Fracht- und Fahrgeld-Reklamationsdienst)	13		13	
Abwartpersonal	4		4	
		66		66
Uebertrag		66		66

	auf 31. Dez. 1924			auf 31. Dez. 1925		
Uebertrag			66			66
II. Unterhalt und Bewachung der Bahn.	Bern	Spiez		Bern	Spiez	
Zentralbureaux in Bern und Spiez	6	3		6	3	
Bahnmeister	3	5		3	5	
Bahnmeistergehilfen	1	1		1	1	
Vorarbeiter inkl. Stellwerkvorarbeiter	8	11		8	11	
Bahnwärter	11	19		10	19	
Bahnarbeiter mit Jahresvertrag	25	34		26	38	
Ständige Bahnarbeiter im Taglohn (inbegriffen die ständigen Spezialwachen B. L. S.)	4	46		8	60	
Barrieren-Wärter und -Wärterinnen	21	14		22	15	
	79	133		84	152	
			212			236
III. Stationsdienst und Zugsbegleitung.						
Zentralbureau (inbegriffen Telegraphenbureau der Verwaltung)		9			9	
Wagenkontrolle		3			3	
Bahnhofvorstände und deren Stellvertreter		4			3	
Souschefs		1			2	
Stationsvorstände		54			54	
Stationsgehilfen und Lehrlinge		109			110 *	
Einnehmer und Kassabeamte		6			7	
Gepäckexpedienten		1			1	
Portier		1			1	
Güterexpedienten		3			3	
Haltestelle-Vorsteher und -Vorsteherinnen		1			1	
Vorarbeiter		7			7	
Stellwerk- und Weichenwärter		48			47	
Stationsarbeiter mit Jahresvertrag		39			41	
Ständige Stationsarbeiter im Taglohn		6			5	
Zugführer		29			30	
Kondukteure		87			84	
Bremser		3			4	
			411			412
IV. Fahr- und Werkstättedienst.						
Zentralbureau		9			9	
Depotchefs (zugleich Werkstättevorstände) und deren Stellvertreter		4			4	
Gehilfen für Depot- und Werkstättedienst		10			10	
Lokomotivführer		56			60	
Heizer und Beimänner		30			36	
Visiteure und deren Gehilfen		10			10	
Lokomotivreiniger		21			20	
Wagenreiniger		23			24	
Uebertrag		163	689		173	714

* 7 Gehülfen temporär im Auslandsurlaub (Ausbildung in Fremdsprachen).

	auf 31. Dez. 1924		auf 31. Dez. 1925	
Uebertrag	163	689	173	714
Handwerksmeister beim Werkstättedienst	9		9	
Fahrdienstschlosser und Elektriker	16		27	
Werkstättearbeiter mit zeitweiliger Verwendung als provisorische Heizer und Beimänner	43		10	
Werkstättearbeiter (Berufsleute und ausschliesslich für Werkstättedienst)	105		115	
Werkstättearbeiter (Handlanger)	99		101	
		435		435
V. Dienst bei den Stark- und Schwachstromleitungsanlagen und in den Unterwerken.				
Leitungsaufseher (Techniker) und Gehilfen	2		2	
Telegraphenaufseher (Techniker)	1		1	
Aufseher elektrischer Anlagen	1		1	
Linienmonteure und Vorarbeiter	16		16	
Leitungsarbeiter	9		9	
		29		29
VI. Kraft- und Pumpwerk in Grenchen (Ventilationsanlage und Wasserversorgung)		4		4
VII. Dampfschiffbetrieb Thuner- und Brienzersee.				
Zentralbureaux in Bern und Interlaken (inbegriffen Sommeraushilfe im Fahr- und Stationsdienst) . .	4*		5*	
Kapitäne und Kapitän-Stellvertreter	4		3	
Kassiere und Kassieraspiranten	5		5	
Steuermänner und Untersteuermänner	9		12	
Matrosen	22		18	
Maschinisten und Untermaschinisten	8		11	
Heizer	12		11**	
Stationspersonal (inbegr. Ländter und Signalisten) . .	11		12	
Werftepersonal mit teilweiser Verwendung im Fahrdienst	11		16	
		86		93
VIII. Materialverwaltung.				
Materialverwalter	1		1	
Bureaugehilfen	4		4	
Magaziner	4		4	
		9		9
Totalbestand		1252		1284§

* Ein Teil dieses Personals ist im Tarifbureau beschäftigt.

** Ein Teil dieses Personals wurde pro 1925 zeitweise in der Reparaturwerkstätte Bönigen beschäftigt.

§ Vermehrung wird zur Hauptsache ausgeglichen durch den Rückgang beim Saisonpersonal (Kramper).

Ferner sind zu erwähnen die jeweils nur vorübergehend beschäftigten

Saisonangestellten:

	Mittlerer Bestand pro 1924			Mittlerer Bestand pro 1925		
1. Bahnunterhaltungsdienst.	B. J. Bern	B. J. Spiez		B. J. Bern	B. J. Spiez	
Bahnarbeiter (Kramper)	47	53		36	32	
			100			68
2. Schiffsdienst.						
Stationsangestellte		6			6	
Fahrdienstangestellte		1			3	
			7			9
Total Saisonangestellte (mittlerer Bestand)			107			77

IV. Dampfschiffunternehmung Thuner- und Brienzersee.

1. Allgemeines.

Umfang des Betriebes. Auf dem *Thunersee* war das ganze Jahr bedient die Strecke Scherzligen (bzw. Thun-Bahnhof)-Oberhofen-Gunten-Spiez-Merligen-Beatenbucht; nur im Sommer wurden befahren die Stationen Thun-Hofstetten (Thun-Kursaal), Leissigen, Beatushöhlen und Interlaken-Thunersee. — Auf dem *Brienzersee* beschränkte sich der Jahresbetrieb auf die Strecke Interlaken-Brienzersee-Bönigen-Ringgenberg-Iseltwald; die Stationen Giessbach-Fälle und Brienz waren nur im Sommer bedient.

Am 27. Juni 1925 konnte der *Kanal Scherzligen-Thun-Bahnhof* und damit die neue *Dampfschiffstation Thun-Bahnhof* dem Betriebe übergeben werden. Gleichzeitig wurde die Bahn- und Schiffstation Scherzligen geschlossen. Die Beendigung der Bauarbeiten an der Kanal- und Hafenanlage fällt nicht mehr in das Berichtsjahr.

Einem wiederholten Begehren der Gemeinde Hilterfingen Rechnung tragend, haben wir die Errichtung einer *Dampfschiffstation* vor dem Dorfe *Hilterfingen* zugestanden, nachdem die Gemeinde sich zu einem weitgehenden Entgegenkommen hinsichtlich der Uebernahme der Baukosten hatte bereit finden lassen. Die neue Schiffstation ist auch mit einer Motorbootländte ausgerüstet. Sie wurde am 28. Juni 1925 dem Betriebe übergeben. Die alte Dampfschiffstation Oberhofen-Hilterfingen trägt von diesem Tage an die Bezeichnung « Oberhofen ».

Der Stationsname « Thun-Hofstetten » wurde mit Wirkung ab 5. Juni 1925 in « Thun-Kursaal » abgeändert.

Auf Wunsch der am Golfspielplatz Einigen interessierten Hotellerie von Thun und dem rechten Seeufer haben wir die Errichtung einer nur im Sommer und normalerweise nur von einigen Motorbootkursen zu bedienenden *Schiffstation Einigen* in Prüfung gezogen. Die Angelegenheit ist noch unerledigt.

Der *Verband schweizerischer Dampfschiffahrts-Unternehmungen* behandelte in einer Verbandskonferenz und mehreren Kommissionssitzungen eine Reihe von Angelegenheiten technischer, betrieblicher und kommerzieller Natur.

Der *Versicherungsverband schweizerischer Dampfschiffahrts-Unternehmungen* wurde durch den Brand des Dampfers «Bonivard» auf dem Genfersee am 17./18. März 1925 empfindlich in Anspruch genommen. Dank der Rückversicherung und starker Verbandsreserven wird jedoch die Einforderung eines Prämiennachschusses nicht erforderlich.

Ueber den von uns zu den Selbstkosten besorgten Betrieb der Spiezer *Verbindungsbahn* gibt der Geschäftsbericht dieser Unternehmung nähern Aufschluss.

Die *Brienz-Rothorn-Bahn*, deren Betriebsführung ebenfalls uns obliegt, hat den seit Kriegsausbruch eingestellten Betrieb noch nicht wieder aufnehmen können.

Für die Drahtseilbahn *Thunersee-Beatenberg* besorgten wir, wie bisher, gegen entsprechende Entschädigung die Arbeiten des kommerziellen Dienstes sowie die Buchhaltung.

2. Tarifwesen.

Am 1. Mai 1925 ist eine Ermässigung der Taxen des schweizerischen Schulfahrtentarifs für Schüler im Alter von 12—15 Jahren in Kraft getreten. Der daherige Einnahmenausfall dürfte indessen in nicht ferner Zeit durch den Mehrverkehr kompensiert werden, den diese Taxermässigung nach sich ziehen wird.

Für die neue Kanalstrecke Scherzligen-Thun-Bahnhof kommt bei der Anwendung der Tarife ein Zuschlag von 100 % zur effektiven Entfernung zur Anwendung.

3. Schiffsmaterial.

Allgemeines. Die Instandhaltung des Schiffsparkes erfordert Jahr für Jahr grosse Aufwendungen. Weil während des Krieges und in den verkehrsarmen Jahren der Nachkriegszeit nur die allernotwendigsten Unterhaltungsarbeiten durchgeführt wurden, müssen nun in den nächsten Jahren eine Reihe von Maschinenrevisionen (Hauptreparaturen) nachgeholt werden. Unser dermaliger Personalbestand reicht daher auch im Winter nicht mehr aus, trotzdem der Fahrdienst im Winter nur 4—5 Mann (gegen 40—75 Mann im Sommer) beansprucht.

Thunersee. Den Stapelgang haben bestanden die Schiffe: «Beatus», «Bubenberg», «Stadt Bern», «Helvetia», «Blümlisalp», «Spiez» und «Gunten». Im Winter 1925/26 wurde die Maschine der «Stadt Bern» einer Hauptreparatur unterworfen (Kosten rund Fr. 40,000, wovon rund ein Drittel der Betriebsrechnung pro 1925 belastet ist).

Brienzersee. Auf Stapel gezogen wurden die Schiffe «Lötschberg» und «Jungfrau». Letzteres blieb im Sommer 1925 noch unbenutzt.

4. Bauliche Anlagen.

Der *Schiffahrtskanal Thunersee-Interlaken* erforderte keine Unterhaltungsarbeiten von Belang. Dagegen mussten an der korrigierten Aare zwischen dem Wasserwerk Interlaken und dem Thunersee kostspielige Uferschutzarbeiten durchgeführt werden. Der Unterhalt dieser Strecke ist der Dampfschiffunternehmung anlässlich der Erstellung des Kanals Thunersee-Interlaken überbunden worden.

Landungsanlagen. Die neue Dampfschiff- und Motorboot-Landungsanlage in *Hilterfingen* wurde auf Rechnung der Gemeinde von der Baufirma J. Frutiger's Söhne in Oberhofen erstellt. Im Hinblick auf die grosse Entwicklungsmöglichkeit dieses Vorortes von Thun wurde sie so konstruiert, dass auch bei den grossen Schiffen beide Schiffsausgänge benutzbar sind.

Bei den alten Landungsanlagen wurde lediglich der laufende Unterhalt durchgeführt, der aber immerhin Jahr für Jahr ziemlich beträchtliche Aufwendungen erheischt.

Werften. Keine Um- und Neubauten von grösserer Bedeutung.

5. Betrieb.

Wie im Vorjahr haben wir für den Sommer- und für den Winterdienst getrennte Fahrplan-Plakate herausgegeben, wobei ausserdem jedes der beiden Plakate für je zwei Zeitperioden getrennte Fahrplahn-Tabellen aufweist. Das Fahrplan-Plakat für den Sommer 1925 enthielt je einen Fahrplan für die Vor- und Nachsaison (5.—30. Juni und 11.—30. September) und für die Hochsaison (1. Juli bis 10. September), das Plakat für den Winterdienst 1925/26 je einen Fahrplan für Herbst und Frühjahr (1.—31. Oktober sowie 1. April bis 14. Mai) und für den eigentlichen Winter (1. November bis 31. März).

Bezüglich der *Fahrleistungen* ist folgendes zu bemerken:

Auf dem *Thunersee* bewegten sich die Fahrleistungen ungefähr auf der nämlichen Höhe wie im Vorjahre.

Auf dem *Brienzersee* dagegen sind wir durch die Gestaltung des Brünigbahn-Fahrplanes gezwungen worden, die Fahrleistungen während der Hochsaison zu vermehren von 7 Kurspaaren täglich auf 9 Kurspaare an Werktagen und 10 Kurspaare an Sonntagen; es bedingte dies die tägliche Indienstnahme eines dritten Brienzersee-Schiffes vom 1. Juli bis 10. September.

Die Ausdehnung des Hochsaison-Fahrplanes auf die erste Dekade September hat sich als ganz unlohnend erwiesen; wir sind deshalb im Jahre 1926 zur frühern Einteilung (Hochsaison-Fahrplan Juli und August) zurückgekehrt.

Der *Winterbetrieb* auf beiden Seen wurde wiederum einzig durch je ein Motorboot besorgt, und zwar auf dem Thunersee vom 1. November bis 31. März und auf dem Brienzersee vom 1. Oktober bis 31. Mai (die Sonntage im Oktober und Mai ausgenommen).

Die aus ökonomischen Gründen gebotene, weitgehende Anpassung der täglichen Fahrleistungen an die Transportquantitäten der einzelnen Jahreszeiten und Wochentage (Sonntage und Werktage) bringt eine im Publikum ungern gesehene Unstabilität der Fahrpläne mit sich. Beispielsweise lassen wir hiernach folgen eine *Zusammenstellung der täglichen fahrplanmässigen Fahrleistungen für die einzelnen Jahreszeiten:*

	Thunersee		Brienzersee		Zusammen	
	Sonntags km *	Werktags km *	Sonntags km *	Werktags km *	Sonntags km *	Werktags km *
1. Januar bis 31. März	21,0	21,5	12,7	12,7	33,7	34,2
1. April bis 30. April	165,0	76,7	12,7	12,7	177,8	89,4
1. Mai bis 4. Juni	269,2	173,4	52,3	12,7	321,5	186,1
5. Juni bis 30. Juni	415,4	311,4	176,8	176,8	592,2	488,2
1. Juli bis 10. September	561,1	461,0	351,1	317,5	912,2	778,5
11. September bis 30. September	415,4	311,4	176,8	176,8	592,2	488,2
1. Oktober bis 30. Oktober	169,2	79,3	29,2	12,7	198,4	92,0
1. November bis 31. Dezember	23,0	23,5	12,7	12,7	35,8	36,2

* Die Motorbootkilometer sind gewertet zu 4 Motorbootkilometer = 1 Dampfschiffkilometer.

Zu diesen fahrplanmässigen Fahrleistungen kommen im Sommer, und zwar in der Hauptsache an Sonntagen, noch Supplementskurse sowie bestellte oder verwaltungsseitig veranstaltete Extrakurse. Die Spannung zwischen den kleinsten und den grössten Tagesleistungen ist daher noch erheblich grösser als sich aus obiger Tabelle ergibt.

Es liegt auf der Hand, dass die betrieblichen Schwierigkeiten, die sich aus einer derart stark wechselnden Beanspruchung des Fahrmaterials und des Personals ergeben, keine geringen sind. Doch lässt sich daran nichts ändern. Diese Verhältnisse sind eine Folge des Umstandes, dass seit der Erstellung der beiden rechtsufrigen Konkurrenzbahnen die Dampfschiffahrt in der Hauptsache auf den Touristen- und Sonntagsausflugsverkehr angewiesen ist.

An *jährlichen Gesamtfahrleistungen* sind zu verzeichnen:

	Thunersee			Brienzersee			Beide Seen zusammen		
	1913	1924	1925	1913	1924	1925	1913	1924	1925
Dampfschiffkilometer . .	181,434	63,839	61,411	107,639	24,296	33,628	289,073	88,135	95,039
Motorbootkilometer . .	—	24,878	28,949	—	16,154	10,842	—	41,032	39,791
Total	181,434	88,717	90,360	107,639	40,450	44,470	289,073	129,167	134,830

Betriebsstörungen von Belang sind nur entstanden durch die im Interesse der Wasserkraftgewinnung erfolgte Absenkung des Wasserspiegels beider Seen im Winter 1924/25. Es hatte dies zur Folge, dass

a) der Betrieb auf der Strecke Bönigen-Interlaken vom 11. März bis 20. April eingestellt werden musste, weil die Wassertiefe nicht einmal mehr für das Motorboot «Iseltwald» ausreichte,

b) der durchgehende Verkehr zwischen Thun und Interlaken erst am 12. April (statt am 1. April) aufgenommen werden konnte, weil die Wassertiefe bei der Einfahrt in den Schiffahrtskanal Thunersee-Interlaken ungenügend geworden war. Es musste für diese Zeit ein besonderer Interimsfahrplan erstellt werden.

Diese nun schon wiederholt vorgekommenen ausserordentlichen Absenkungen der beiden Seen hatten für uns aber auch noch den weitern Nachteil, dass die Rosthölzer der Landungsanlagen trockengelegt werden und infolgedessen der Zerstörung durch Fäulnis entgegengehen.

Haftpflichtige *Unfälle* von Drittpersonen (Passagiere und Passanten) sind keine zu verzeichnen. Die dem Personal zugestossenen Unfälle waren alle leichterer Natur.

V. Finanzielles.

1. Allgemeines.

Das eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement genehmigte die Rechnungen und Bilanz des Jahres 1924 mit Schreiben vom 25. Mai 1925. Vorbehalten wurde die endgültige Regelung des Erneuerungsfonds im Sinne des Bundesgesetzes über das Rechnungswesen der Eisenbahnen vom 27. März 1896.

Die *Verkehrsergebnisse der Jahre 1924 und 1925* erzeigen folgendes Bild:

		Transportquantitäten		Einnahmen	
		1924	1925	1924 Fr.	1925 Fr.
Personenverkehr	Anzahl Personen	2,736,115	2,802,992	3,764,241. 62	4,265,700. 03
Gepäckverkehr	Tonnen	8,424	9,026	313,408. 36	326,915. 55
Tierverkehr	Stück	58,082	55,635	204,429. 98	193,422. 53
Güterverkehr inkl. Post .	Tonnen	1,623,267	1,908,707	6,133,618. 15	4,845,964. 38

Im Personen- und Gepäckverkehr ist eine Vermehrung der Transportquantitäten und der Einnahmen zu verzeichnen. Die Mehreinnahmen betragen beim Personenverkehr Fr. 501,458. 41 und beim Gepäckverkehr Fr. 13,507. 19. Der erfreuliche Zuwachs im Personenverkehr ist in der Hauptsache der Steigerung des Fremdenverkehrs zu verdanken. Sodann konnte auch ein Teil des Pilgerverkehrs nach Italien bei Anlass des heiligen Jahres über die Lötschbergroute geleitet werden. Die Landwirtschaftliche Ausstellung in Bern brachte ebenfalls etwelchen Zuwachs. Auch ist die 1. und 2. Wagenklasse wieder etwas mehr benutzt worden, als dies in den letzten Jahren der Fall war.

Im Tierverkehr ist gegenüber dem Vorjahre ein Rückgang von 2447 Stück und Fr. 11,007. 45 an Einnahmen zu konstatieren.

Der Güterverkehr weist eine Vermehrung von 285,301 Tonnen auf, dagegen eine Verminderung der Einnahmen von Fr. 1,288,394. 77. Dieser Einnahmenausfall ist auf das vollständige Ausbleiben der Reparationskohlen von Deutschland nach Italien zurückzuführen.

Mit Bezug auf die Transportmengen ist zu bemerken, dass der im Berichtsjahre in der Hauptsache neu herbeigezogene Verkehr Frankreich-Italien als ein teilweiser Ersatz für die ausgebliebenen Wiedergutmachungskohlen angesehen werden kann. Leider war der Ertrag aus diesen Transporten infolge der geringen Taxanteile, welch letztere durch die ausländischen Konkurrenzlinien, sowie durch den Kurs des französischen Frankens beeinflusst werden, nicht imstande, den Einnahmenausfall zu decken.

In den letzten sechs Jahren sind an *Betriebseinnahmen und -Ausgaben* zu verzeichnen:

Einnahmen:	1920 Fr.	1921 Fr.	1922 Fr.	1923 Fr.	1924 Fr.	1925 Fr.
Personenverkehr . . .	2,774,403. 21	3,016,750. 50	2,938,225. 70	3,446,623. 97	3,764,241. 62	4,265,700. 03
Gepäckverkehr	229,795. 85	252,525. 46	241,119. 26	267,059. 08	313,408. 36	326,915. 55
Tierverkehr	149,435. 66	163,661. 64	183,854. 15	194,685. 61	204,429. 98	193,422. 53
Güterverkehr inkl. Post .	8,453,061. 07	8,618,798. 96	5,681,913. 34	4,854,598. 89	6,133,618. 15	4,845,964. 38
Verschiedene Einnahmen	669,555. 99	530,327. 44	521,990. 31	431,037. 53	516,221. 87	627,598. 34
Total Betriebseinnahmen	12,276,251. 78	12,582,064. —	9,567,102. 76	9,194,005. 08	10,931,919. 98	10,259,600. 83
Ausgaben* . . .	7,000,063. 16	8,041,217. 75	7,448,385. 47	6,956,694. 93	7,467,710. 27	7,644,375. 75
Ueberschuss d. Einnahmen	5,276,188. 62	4,540,846. 25	2,118,717. 29	2,237,310. 15	3,464,209. 71	2,615,225. 08

* Erneuerungskosten nicht inbegriffen.

2. Betriebsrechnungen.

a. Bahnbetrieb.

Einnahmen.

Die Gegenüberstellung der Betriebseinnahmen der Jahre 1924 und 1925 erzeigt folgende Abweichungen:

	1924		1925		Mehr- bezw. Mindereinnahmen 1925 gegen 1924	
	Fr.	%	Fr.	%	Fr.	%
Personenverkehr . . .	3,764,241. 62	34,43	4,265,700. 03	41,58	+ 501,458. 41	13,32
Gepäcktransport . . .	313,408. 36	2,87	326,915. 55	3,19	+ 13,507. 19	4,31
Tiertransport	204,429. 98	1,87	193,422. 53	1,88	— 11,007. 45	5,38
Gütertransport	5,971,276. 20	54,62	4,682,881. 43	45,64	—1,288,394. 77	21,58
Posttransporte	162,341. 95	1,49	163,082. 95	1,59	+ 741. —	0,46
Transporteinnahmen Total	10,415,698. 11		9,632,002. 49		— 783,696. 62	7,52
Verschiedene Einnahmen	516,221. 87	4,72	627,598. 34	6,12	+ 111,375. 47	21,57
Total der Einnahmen .	10,931,919. 98	100,00	10,259,600. 83	100,00	— 672,310. 15	6,15
oder per Bahnkilometer	92,643. 39		86,945. 77		— 5,697. 62	

Ueber die Ursachen der Veränderungen in den Einnahmen des Jahres 1925 gegenüber dem Vorjahr ist bereits unter Ziffer 1 dieses Abschnittes — Allgemeines — berichtet worden.

Die *Einnahmen aus dem Gemeinschaftsverkehr Scherzligen-Spiez-Interlaken* und die Anteile der Bahn und der Dampfschiffunternehmung aus demselben betrugen:

	1924	Prozent	1925	Prozent
Einnahmen aus dem Gemeinschaftsverkehr Scherzligen-Interlaken . . .	Fr. 1,191,455. 79	—	Fr. 1,306,863. 94	—
Anteile der Bahn	» 929,335. 52	78	» 1,019,353. 88	78
» » Dampfschiffunternehmung .	» 262,120. 27	22	» 287,510. 06	22

Betriebsausgaben (Bahn).

Dieselben stellen sich ohne die Erneuerungskosten wie folgt:

	1924	1925	Gegen das Vorjahr weniger	Gegen das Vorjahr mehr
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
I. Allgemeine Verwaltung	362,365. 21	370,059. 42	—	7,694. 21
II. Unterhalt und Bewachung der Bahn .	873,330. 49	900,195. 95	—	26,865. 46
III. Stationsdienst und Zugsbegleitung .	2,029,745. 05	2,102,078. 94	—	72,333. 89
IV. Fahr- und Werkstättedienst	3,113,118. 52	3,202,724. 56	—	89,606. 04
V. Verschiedene Ausgaben	1,089,151. —	1,069,316. 88	19,834. 12	—
Zusammen	7,467,710. 27	7,644,375. 75	19,834. 12	196,499. 60
				— 19,834. 12
		Total Mehrausgaben		176,665. 48

Zur Begründung dieser Veränderungen ist folgendes zu bemerken:

Allgemeines. Gegenüber dem Vorjahre sind die Fahrleistungen sowohl auf den Oberlandstrecken Thun-Spiez und Spiez-Interlaken als auch auf der Münster-Lengnaulinie vergrössert worden. Die Vermehrung beträgt im ganzen 37,814 Zugskilometer oder rund 3 %.

Von den oberwähnten Mehrkosten entfallen trotz den weiter zurückgegangenen Kohlenpreisen auf grössere Zahlungen an die S. B. B. für den Betrieb der Strecke Münster-Lengnau Fr. 18,080. 15, so dass für *eigene Mehrausgaben* noch eine Summe von *Fr. 158,585. 33* verbleibt, wobei zu bemerken ist, dass für die Mitbenützung der 5 Gemeinschaftsbahnhöfe Brig, Thun (letzterer Bahnhof nur mit einer approximativen Quote berücksichtigt), Interlaken-Ost, Münster und Lengnau die Gesamtaufwendungen mit rund Fr. 753,000. — auf der Höhe des Vorjahres stehen.

Zur Orientierung über die *eigenen Mehrausgaben* sei folgendes erwähnt:

Ad I. *Allgemeine Verwaltung.* Infolge des Anwachsens der eigenen Ausgaben auf den Abschnitten II, III und IV sind auch die vertraglichen Aufwendungen für die gemeinsame Zenlralverwaltung grösser geworden.

Ad II. *Unterhalt und Bewachung der Bahn.* Die Mehrausgaben von Fr. 26,865. 46 entfallen auf die Rubriken *Unter- und Oberbau;* es handelt sich um die Fortführung der Abdichtungs- und Ausfugungsarbeiten im Lötschbergtunnel; ferner um Nietenauswechslungen an eisernen Brücken und um umfangreiche Reparaturarbeiten am Bordviadukt unterhalb der Station Ausserberg sowie um das Nachholen von Geleiseregulierungsarbeiten auf der Seelinie zwischen Faulensee und Leissigen.

Ad III. *Stationsdienst und Zugsbegleitung.* Die Mehrkosten von Fr. 72,333. 89 erklären sich zur Hauptsache durch die ordentlichen Gehaltserhöhungen beim Stations- und Zugspersonal sowie durch vermehrte Ausgaben für den Bremserdienst wegen des Fehlens der Luftdruckbremse in den Güterzügen der Linie Thun-Brig. Die Kunze-Knorr-Luftbremse hat bis jetzt nur bei den Reparationskohlentransporten Deutschland-Italien Anwendung gefunden, wogegen im Verkehr Frankreich-Italien diese für den Betrieb sehr vorteilhaften Ausrüstungen fehlen; so müssen denn diesen Güterzügen auf den Steilrampen zahlreiche Bremser mitgegeben werden, was die Kosten wesentlich erhöht.

Ad IV. *Fahr- und Werkstättedienst.* Hier kommen in Frage:

a) grössere *Personalkosten* als Folge der Fahrplanerweiterung und der ordentlichen Gehaltserhöhungen beim Lokomotiv-, Visiteur- und Reinigerpersonal;
b) vermehrte Kosten für die *elektrische Kraft* (wegen Fahrplanerweiterungen);
c) Mehrausgaben für den *Unterhalt der Leitungsanlagen* als Folge umfangreicher Anstricharbeiten an den Tragwerken etc.;
d) grössere Kosten für den Unterhalt der *Rangier-* und *Reserve-Dampflokomotiven* und der *elektrischen Motorwagen*;
e) Mehraufwendungen für den Unterhalt der im Auslandsdienst kursierenden 4achsigen *Faltenbalgwagen;* speziell kamen umfangreiche Neupolsterungsarbeiten in Frage.

Ad V. *Verschiedene Ausgaben.* Minderkosten Fr. 19,834. 12. Auf den Rubriken V. C. 3, 6 und 8 haben wir zwar Mehrkosten zu verzeichnen, nämlich bei den *Unfallprämien* an die S. U. V. A. in Luzern als Folge der Erhöhung der Prämienansätze rund *Fr. 10,000.—* und bei der *Reklame* rund Fr. 35,000. — wegen der ganz intensiv betriebenen *Auslands*propaganda, eine Massnahme, die sich beim Personenverkehr pro 1925 sehr vorteilhaft ausgewirkt und reichlich bezahlt gemacht hat.

Diese Mehrkosten sind aber vollständig kompensiert worden durch den Ausgabenrückgang auf Rubrik V. C. 7 infolge des Wegfalles der nachträglichen Einzahlungen an die Pensions- und Hülfskasse (Uebergangszulagen vom 1. Mai 1920).

Für die Jahre 1924 und 1925 ergeben sich folgende *Vergleichszahlen:*

	Betriesausgaben ohne Erneuerungskosten	
	1924	1925
im ganzen	Fr. 7,467,710. 27	Fr. 7,644,375. 75
per Bahnkilometer	» 63,285. 70	» 64,782. 84
per Zugskilometer	» 5. 70	» 5. 67
Betriebskoeffizient	» 68,31 %	» 74,61 %

Rechnungsabschluss.

Es betragen:	1924	1925
die Betriebseinnahmen	Fr. 10,931,919. 98	Fr. 10,259,600. 83
die Betriebsausgaben	» 7,467,710. 27	» 7,743,670. 72
der Ueberschuss der Einnahmen	Fr. 3,464,209. 71	Fr. 2,515,930. 11

In diesen Betriebsausgaben sind an Erneuerungskosten eingerechnet: pro 1924 = Fr. 136,103. 15. und pro 1925 = Fr. 99,294. 97.

b. Schiffsbetrieb.

Einnahmen.

Diese verteilen sich auf die einzelnen Rechnungsrubriken wie folgt:

	1924	in %	1925	in %	Mehr- und Mindereinnahmen 1925 gegen 1924
1. Personentransport	Fr. 669,188. 70	$95_{,27}$	Fr. 765,259. 03	$95_{,88}$	+ Fr. 96,070. 33
2. Gepäcktransport	» 3,301. 91	$0_{,47}$	» 4,272. 78	$0_{,54}$	+ » 970. 87
3. Tier- und Gütertransport .	» 14,400. 50	$2_{,05}$	» 13,819. 90	$1_{,73}$	— » 580. 60
4. Posttransport	» 4,200. —	$0_{,60}$	» 4,200. —	$0_{,53}$	—. —
Transporteinnahmen	Fr. 691,091. 11	$98_{,39}$	Fr. 787,551. 71	$98_{,68}$	+ Fr. 96,460. 60
5. Verschiedene Einnahmen .	» 11,281. 75	$1_{,61}$	» 10,555. 05	$1_{,32}$	— » 726. 70
Total der Betriebseinnahmen	Fr. 702,372. 86	$100_{,00}$	Fr. 798,106. 76	$100_{,00}$	+ Fr. 95,733. 90

Betrachten wir die Ergebnisse jedes der beiden Seen für sich, so stellen sich die Zahlen pro 1924 und 1925 wie folgt:

	Thunersee	Brienzersee
Betriebseinnahmen pro 1924	Fr. 542,554. 54	Fr. 159,818. 32
» » 1925	» 610,655. 93	» 187,450. 83
Im Jahre 1925 mehr	Fr. 68,101. 39	Fr. 27,632. 51
Im Jahre 1925 weniger	» —. —	» —. —

Auf dem *Thunersee* wurden befördert 429,612 Personen, gegen 352,786 im Jahre 1924; die Zunahme beträgt demnach 76,826 oder $21_{,78}$ %. — Die Personentransporteinnahmen des Thunersees haben sich vermehrt um Fr. 69,359. 28 = $13_{,29}$ %.

Auf dem *Brienzersee* ist die Zahl der Reisenden von 172,706 auf 216,174 gestiegen, was einer Vermehrung um 43,468 Personen oder $25_{,17}$ % gleichkommt. — Die Personentransporteinnahmen sind um Fr. 26,711. 05 oder $18_{,15}$ % gestiegen.

Zu diesen Ergebnissen ist folgendes zu bemerken: Der *internationale Touristenverkehr* hat im Berichtsjahr neuerdings zugenommen; immerhin sind für das Berner Oberland als Ganzes die vorkriegszeitlichen Zahlen noch bei weitem nicht erreicht. Auch der *Sonntagsausflugsverkehr* auf kurze Distanzen bewegte sich in aufsteigender Richtung, wiewohl die Zahl der vom Wetter begünstigten Sonntage wiederum eine recht bescheidene war. Im übrigen befriedigte der *innerschweizerische Touristenverkehr* nicht; wir schreiben dies einerseits der gedrückten wirtschaftlichen Lage unseres Landes, anderseits der Autokonkurrenz zu.

Bei der Würdigung des relativ günstigen Ergebnisses ist sodann zu beachten, dass durch die Verlängerung der Thunerseeschiffahrt bis zum neuen Thuner Bahnhof nicht nur deren Konkurrenzstellung gegenüber der rechtsufrigen Strassenbahn verbessert, sondern überdies 1 Tarifkilometer gewonnen wurde.

Eine Vergleichung der *Betriebseinnahmen* per *Schiffskilometer* der Jahre 1913 (letztes Jahr vor dem Kriege), 1924 und 1925 zeigt, wenn wir 4 Motorbootkilometer = 1 Dampfschiffkilometer rechnen, folgendes Bild:

	1913	1924	1925
Zurückgelegte Schiffskilometer	289,073	98,393	104,987
Betriebseinnahmen absolut	Fr. 1,060,422. 83	Fr. 702,372. 86	Fr. 798,106. 76
» per Schiffskilometer . .	» 3. 66	» 7. 14	» 7. 60

Betriebsausgaben.

Dieselben stellen sich in den Hauptrubriken wie folgt:

	1924	1925	Im Jahre 1925 mehr bzw. weniger gegenüber 1924
1. Allgemeine Verwaltung	Fr. 27,945. 09	Fr. 28,491. 41	+ Fr. 546. 32
2. Betriebspersonal	» 193,216. 50	» 205,613. 70	+ » 12,397. 20
3. Materialverbrauch für den Schiffsbetrieb	» 134,323. 65	» 131,653. 72	— » 2,669. 93
4. Unterhalt der Schiffe samt Zubehör, Stationen und Liegenschaften	» 230,055. 85	» 261,570. 45	+ » 31,514. 60
5. Verschiedene Ausgaben	» 102,786. 83	» 79,613. 21	— » 23,173. 62
6. Ausgaben für den Betrieb des Zufahrtsgeleises Scherzligen	17,017. 95	» 8,552. 45	— » 8,465. 50
Total der Betriebsausgaben	Fr. 705,345. 87	Fr. 715,494. 94	+ Fr. 10,149. 07

Der Personalbestand, der bei Ausbruch des Weltkrieges 203 Köpfe betragen hatte, ist im Berichtsjahre von 93 (inkl. 7 Saisonangestellte) auf 102 (inkl. 9 Saisonangestellte) angewachsen. Diese Personalvermehrung ist nötig geworden durch die vermehrten Fahrleistungen (Brienzersee) und die Eröffnung der Station Hilterfingen, zur Hauptsache aber durch die Unmöglichkeit, den Schiffspark mit dem seit 1913 um mehr als 50 % zusammengeschrumpften Personal in betriebsfähigem Zustande zu erhalten.

Zu der obstehenden Vergleichung der Betriebsausgaben pro 1924 und 1925 ist folgendes zu bemerken:

Ad 2. Die Ausgabensteigerung um Fr. 12,397. 20 ist zurückzuführen auf vermehrte Fahrleistungen in der Hochsaison, die reglementarischen Gehaltserhöhungen und die Eröffnung der neuen Station Hilterfingen.

Ad 3. Dank dem Sinken der Kohlenpreise und der seit dem 1. Juli 1925 vom Bunde bewilligten partiellen Rückvergütung des Benzinzolles für fahrplanmässige Auto- und Motorbootkurse konnte trotz der Vermehrung der Fahrleistungen eine Ausgabenverminderung um Fr. 2,669. 93 erzielt werden.

Ad 4. Zu der Mehrausgabe von Fr. 31,514. 60 haben insbesondere beigetragen die im Abschnitt IV, 4 erwähnten Uferschutzbauten an der Aare zwischen Interlaken und dem Thunersee, die Maschinen-Hauptreparatur der «Stadt Bern», die Wiederinstandsetzung des seit Kriegsausbruch ausser Verwendung gestandenen Salonbootes «Jungfrau» und endlich die reglementarischen Besoldungserhöhungen des im Werftedienst verwendeten Fahrpersonals.

Ad 5. Die Minderausgabe von Fr. 23,173. 62 ist in der Hauptsache darauf zurückzuführen, dass seit dem 1. Mai 1925 die ausserordentlichen Einschüsse in die Hilfs- und Pensionskasse für die Umwandlung der Teuerungszulagen in Besoldungserhöhungen weggefallen sind.

Ad 6. Mit der Eröffnung der Dampfschiffstation Thun-Bahnhof ist dieses Geleise ausser Betrieb gesetzt und hernach abgebrochen worden. Daher die Ausgabenverminderung um Fr. 8,465. 50.

Auf den Dampfschiffkilometer berechnet (je 4 Motorbootkilometer als 1 Dampfschiffkilometer gerechnet), stellen sich die *gesamten Betriebsausgaben* pro 1925 auf Fr. 6. 82 per km (1924 = Fr. 7. 17, 1923 = Fr. 8. 15).

Rechnungsabschluss.

	1922	1923	1924	1925	1925 gegen 1924
Einnahmen	Fr. 546,679. 77	Fr. 670,176. 38	Fr. 702,372. 86	Fr. 798,106. 76	+ Fr. 95,733. 90
Ausgaben	» 756,282. 32	» 705,857. 31	» 705,345. 87	» 715,494. 94	+ » 10,149. 07
Defizit	Fr. 209,602. 55	Fr. 35,680. 93	Fr. 2,973. 01	—	—
Ueberschuss	—	—	—	Fr. 82,611. 82	+ Fr. 85,584. 83

Zum erstenmal seit 1914 schliesst die Betriebsrechnung der Dampfschiffunternehmung wieder mit einem Einnahmenüberschuss ab. Die Verkehrsvermehrung, welche mit der Eröffnung der Schiffstation Thun-Bahnhof einsetzte, beweist, dass die nach Ueberwindung so vieler Hindernisse schliesslich doch zustande gekommene direkte Zufahrt nicht nur betriebstechnisch, sondern auch unter dem Gesichtspunkte der allgemeinen Verkehrsinteressen und der Rentabilität die einzig richtige Lösung darstellt.

3. Spezialrechnungen.

a. Erneuerungsfonds.

Dem eidgenössischen Eisenbahndepartement sind nunmehr unsere Vorschläge über die Dotierung des Erneuerungsfonds eingereicht worden.

Wir kamen auf folgende Einlagen, die in der Gewinn- und Verlustrechnung berücksichtigt sind:

a) Strecken Scherzligen-Bönigen und Spiez-Brig	Fr. 466,376. 96
b) Strecke Münster-Lengnau	» 16,291. 55
Zusammen	Fr. 482,668. 51

Im Jahre 1924 ist der Erneuerungsfonds unter Berücksichtigung einer Extraeinlage von Fr. 150,000. — mit Fr. 462,000. — dotiert worden.

Es besteht mit dem eidgenössischen Eisenbahndepartement noch eine Differenz hinsichtlich der Veranschlagung der Lebensdauer der Schienen im Grenchenbergtunnel. Diese in finanzieller Beziehung nicht belangreiche Differenz wird im Jahre 1926 ihre Erledigung finden; ebenso fällt in dieses Jahr die Bereinigung des gesetzmässigen Sollbestandes des Erneuerungsfonds. Ein sich ergebendes Defizit kann durch die « Spezialreserven aus getilgtem Aktienkapital » beglichen werden.

b. Nebengeschäft Dampfschiffbetrieb Thuner- und Brienzersee.

Das Dampfschiffunternehmen weist seit vielen Jahren in der Betriebsrechnung wieder einen Einnahmenüberschss auf von	Fr. 82,611. 82
Zu Lasten dieses Unternehmens fallen sodann folgende Ausgaben:	
1. Verzinsung der Anleihen	» 26,145. —
2. Einlage in den Erneuerungsfonds	» 50,000. —
	Fr. 76,145. —
Einnahmen-Ueberschuss	Fr. 6,466. 82

Im Jahr 1924 hatte der Dampfschiffbetrieb noch einen Fehlbetrag zu verzeichnen von Fr. 84,640. 51, so dass sich das Ergebnis pro 1925 um Fr. 91,107.29 verbessert hat, ein an sich sehr erfreuliches Ergebnis. Ueber die Ursachen dieser Zunahme ist an anderer Stelle berichtet worden.

4. Gewinn- und Verlustrechnung.

Die Einnahmen und Ausgaben dieser Rechnung stellen sich für die Jahre 1924 und 1925 folgendermassen:

Einnahmen.	1924 Fr.	1925 Fr.
1. Ueberschuss der Betriebseinnahmen	3,328,106. 56	2,515,930. 11
2. Ertrag der Wertbestände und Guthaben	209,001. 59	233,710. 06
3. Ertrag der Nebengeschäfte	—. —	82,611. 82
4. Zuschüsse aus den Spezialfonds	286,103. 15	446,348. 10
5. Sonstige Einnahmen	25,290. 10	92,533. 60
Total	3,848,501. 40	3,371,133. 69

Ausgaben.	1924 Fr.	1925 Fr.
1. Verzinsung der festen Anleihen	3,096,393. 16	2,334,115. 40
2. Finanzunkosten, Kursverluste, Gebühren etc.	148,901. 28	95,605. 51
3. Verlust auf dem Betrieb von Nebengeschäften	2,973. 01	—. —
4. Tilgungen und Abschreibungen	64,625. 95	369,705. 12
5. Einlagen in die Spezialfonds	530,608. —	551,707. 66
6. Sonstige Ausgaben	5,000. —	20,000. —
Total	3,848,501. 40	3,371,133. 69

Das Rechnungsergebnis des Jahres 1925 erlaubt die Verzinsung der I. Hypotheken mit $3^1/_2$ %. Die Differenz bis zum titelsgemässen Zins ist, weil gemäss Nachlassvertrag kumulativ, in einem folgenden Jahre nachzuzahlen, sofern dies das Rechnungsergebnis gestattet; immerhin hören diese Nachvergütungen mit dem Zinstermin des Jahres 1927 auf.

5. Bilanz.

Wir haben folgende Erläuterungen anzubringen:

A. Zu den Aktivposten.

Ad 1. Die Bewegungen im «*Baukonto der Bahn*» sind aus den Tabellen A^1, A^2, A^3 und A^4 sowie aus der Abrechnung über die Bauverwendungen unter Abschnitt II Bahnbau ersichtlich.

Ad 2. *Unvollendete Bauobjekte.* Der Betrag von Fr. 216,133. 52 verteilt sich auf Verbauungen und Aufforstungen an der Südrampe und auf die Wasserversorgung in Grenchen etc.

Ad 3. Die *Verwendungen auf Nebengeschäfte* (Dampfschiffbetrieb Thuner- und Brienzersee) sind von Fr. 3,940,591. 61 auf Fr. 4,588,725. 25 angewachsen. Die Vermehrung betrifft insbesondere die Aufwendungen für die Hafenanlage Thun.

Ad 4. *Wertbestände und Guthaben.*

Der Wertschriftenbestand weist infolge von diversen Rückzahlungen eine Verminderung von Fr. 22,355. — auf (Amortisation auf den Kaufbeträgen der Liegenschaften in Dürrenast und Oberhofen etc.) und steht noch mit Fr. 614,190. 20 zu Buch.

Der Posten «Verschiedene Schuldner» setzt sich folgendermassen zusammen:

Staat Bern für Obligationenzins Frutigen-Brig II. Rang	Fr. 3,802,455. 40
Mitbetriebene Bahnen, unsere Guthaben aus dem Betrieb	» 273,263. 70
» » Ersatzstücke für elektrische Lokomotiven	» 514,749. 05
Verkehrssaldi der Stationen	» 104,841. 54
Verschiedene Schuldner	» 1,378,983. 81
Total	Fr. 6,074,293. 50

Ad 6. *Verschiedenes:*

a. Kaution an die Schweiz. Eidgenossenschaft für Obligationenzinse: Im Berichtsjahr hat sich diese Kaution um den Zins von Fr. 176,400. — pro 1924 und Fr. 154,350. — pro 1925 sowie um den Konto-Korrent-Zins von Fr. 10,769. 55 auf Fr. 5,021,251. 55 erhöht.

b. Zinsgarantieregresskonto des Kantons Bern: Dieser Bilanzposten ist um den Betrag der vom Kanton Bern pro 1925 geleisteten Vorschüsse für die Verzinsung der II. Hypothek Frutigen-Brig, d. h. um Fr. 1,680,000. — auf Fr. 4,899,134. 80 gestiegen.

B. Zu den Passivposten.

Ad 2. *Feste Anleihen.*

Die pro 1925 geleisteten Amortisationen an die Schweiz. Eidgenossenschaft und den Kanton Bern auf dem Elektrifikationsanleihen für die Strecke Spiez-Bönigen betragen insgesamt Fr. 50,729. 60. Dieses Anleihen steht somit per Ende 1925 mit Fr. 4,424,985. 45 in der Bilanz. Die übrigen Anleihen sind unverändert geblieben.

Ad 3. *Grundpfändlich versicherte Schulden:*

Die Bilanz weist die auf dem Verwaltungsgebäude in Bern errichteten Pfandbriefe auf mit Fr. 1,200,000. —.

Ad 6. *Schwebende Schulden.*

Die noch nicht eingelösten verfallenen Titel und Coupons setzen sich wie folgt zusammen:

	Titel:	Coupons:
Obligationen-Anleihen Scherzligen-Bönigen I. Hyp. Elektrifikation	Fr. 25,192. 15	Fr. 111,907. 85
» » Frutigen-Brig I. Hyp.		» 1,207,586. —
» » Spiez-Frutigen I. Hyp.		» 28,000. —
» » Scherzligen-Bönigen I. Hyp.		» 169,196. 80
» » Münster-Lengnau I. Hyp.		» 977,767. 60
» » Frutigen-Brig II. Hyp.		» 226,158. 84
» » Dampfschiff Thuner- und Brienzersee		» 30,206. 05
Prioritätsaktien-Coupons II. Rang		» 37,860. —
Coupons		Fr. 2,788,683. 14
Titel	Fr. 25,192. 15	» 25,192. 15
Total verfallene Titel und Coupons		Fr. 2,813,875. 29

Der Posten «Verschiedene Gläubiger» umfasst:

Schuld an die Kantonalbank von Bern für Ersatzstücke für elektrische Lokomotiven	Fr. 666,250. 70
Schuld an den Kanton Bern für die Elektrifikation der Linie Spiez-Bönigen	» 117,937. 15
Schuld an die Schweiz. Eidgenossenschaft für Vorschüsse an den Umbau des Bahnhofes Interlaken-West	» 759,063. 35
Schuld an mitbetriebene Bahnen	» 732,166. 10
Schuld an fremde Transportanstalten	» 1,445,000. 50
Diverse	» 1,056,688. 01
	Fr. 4,777,105. 81

Unter «Diverse» sind inbegriffen Fr. 609,000. — Einzahlungen von Gemeinden und Korporationen für die Hafenanlagen in Thun.

Ad 7. *Spezialfonds:*

Der «Spezialreserve aus getilgtem Aktienkapital» wurden pro 1925 entnommen:

Bestand am 1. Januar 1925	Fr. 7,660,369. 58
Entnahme für Abschreibung der zu tilgenden Verwendungen	» 347,053. 13
Bestand am 31. Dezember 1925	Fr. 7,313,316. 45

Der «Spezialreserve aus Kautionszinsen bei der Schweizerischen Eidgenossenschaft» wurden pro 1925 folgende Beträge gutgeschrieben:

Zins auf den bei der Schweizerischen Eidgenossenschaft als Kaution hinterlegten Obligationen	
pro 1924 Fr. 4,500,000. — à 4 % abzüglich Couponssteuer	Fr. 176,400. —
» 1925 Fr. 4,500,000. — à 3½ % » »	» 154,350. —
Kontokorrentzins à 4 % pro 1925	» 10,769. 55
	Fr. 341,519. 55

Ad 8. *Verschiedenes:*

Hier sind die unter Ziffer 6 vorstehend erwähnten Aktivposten gleichlautend in den Passiven eingestellt.

VI. Antrag an die Generalversammlung der Aktionäre.

Wir beehren uns, Ihnen zu beantragen:

Es seien der Geschäftsbericht sowie die Rechnungen und Bilanz des Jahres 1925 zu genehmigen unter Entlastung der Gesellschaftsbehörden.

Bern, den 27. Mai 1926.

Der Direktor:
Kunz.

Namens des Verwaltungsrates,
Der Präsident:
Lohner.
Der Sekretär:
Stauffer.

VII. Bericht der Kontrollstelle.

Die Unterzeichneten haben die Jahresrechnung sowie Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung der Berner Alpenbahn-Gesellschaft B. L. S. pro 1925 geprüft und solche in vollständiger Uebereinstimmung mit den Bucheintragungen befunden. Sie empfehlen solche der Generalversammlung zur Genehmigung unter Dechargeerteilung an die Verwaltungsorgane.

Bern, den 21. Mai 1926.

Die Revisoren:
Römer.
A. Wyss.
G. Jäggi.

Berner Alpenbahn-Gesellschaft

Bern-Lötschberg-Simplon.

VIII.

Rechnungen und Bilanz für 1925.

A[1]. Baurechnung für die Linie Frutigen-Brig 1925.

	Stand am 31. Dez. 1924		Ausgaben im Jahr 1925		Rückerstattungen im Jahr 1925		Stand am 31. Dez. 1925	
I. Allgemeine Kosten	**15,947,306**	**25**	**377**	**80**	**36**	—	**15,947,648**	**05**
a. Verwaltung und Bauleitung	*3,346,379*	*61*	*377*	*80*	*36*	—	*3,346,721*	*41*
1. Gehalte, Taggelder und Reiseauslagen	2,667,869	85	372	30	36	—	2,668,206	15
2. Bureau- und Materialkosten	175,423	21	5	50	—	—	175,428	71
3. Mobiliar, Instrumente und Messgeräte	55,291	09	—	—	—	—	55,291	09
4. Miete und Unterhalt der Lokale	163,757	45	—	—	—	—	163,757	45
5. Allgemeine Rechtskosten und Gutachten	180,489	40	—	—	—	—	180,489	40
6. Verschiedenes	103,548	61	—	—	—	—	103,548	61
b. Verzinsung des Baukapitals	*12,600,926*	*64*	—	—	—	—	*12,600,926*	*64*
1. Aktienzinse	6,712,422	17	—	—	—	—	6,712,422	17
2. Obligationenzinse	5,787,412	04	—	—	—	—	5,787,412	04
3. Sonstige Zinse und Unkosten	101,092	43	—	—	—	—	101,092	43
II. Bahnanlage und feste Einrichtungen	**112,385,860**	**36**	**94,484**	**80**	**97,596**	**10**	**112,382,749**	**06**
a. Erwerb von Grund und Rechten	*2,163,546*	*83*	*21,474*	*90*	*2,777*	*67*	*2,182,244*	*06*
1. Gehalte, Reise-, Schätzungs- und Gerichtskosten	157,384	15	3,194	85	43	35	160,535	65
2. Entschädigungen aller Art	1,916,690	31	18,244	—	2,734	32	1,932,199	99
3. Katasterpläne und Vermarkung	81,625	05	2	40	—	—	81,627	45
4. Verschiedenes	7,847	32	33	65	—	—	7,880	97
b. Unterbau	*98,399,612*	*42*	*41,378*	*60*	*90,830*	*06*	*98,350,160*	*96*
1. Erdarbeiten, Mauern, Anpflanzungen, Entwässerungen etc.	16,513,620	68	—	—	—	—	16,513,620	68
2. Tunnels und Galerien	71,087,702	45	—	—	—	—	71,087,702	45
3. Brücken, Viadukte und Durchlässe	5,882,238	47	—	—	—	—	5,882,238	47
4. Bettung und Beschotterung der Geleise	700,407	54	—	—	—	—	700,407	54
5. Einbettung von Strassen, Wegen u. Vorplätzen	266,528	60	—	—	—	—	266,528	60
6. Fluss- und Uferbauten, Bergverbauungen	2,850,971	06	39,091	50	90,830	06	2,799,232	50
7. Verschiedenes	1,098,143	62	2,287	10	—	—	1,100,430	72
c. Oberbau	*4,947,555*	*99*	—	—	1,044	—	*4,946,511*	*99*
1. Schienenunterlagen (Schwellen der Geleise und der Weichen etc.)	1,209,934	05	—	—	324	—	1,209,610	05
2. Schienen und deren Befestigungsmittel	3,014,146	69	—	—	648	—	3,013,498	69
3. Weichen, Drehscheiben und Schiebebühnen (auch Geleisekreuzungen und Geleiseabschlüsse, sowie die Fundamente)	218,554	02	—	—	—	—	218,554	02
4. Legen des Oberbaues	499,360	81	—	—	72	—	499,288	81
5. Verschiedenes	5,560	42	—	—	—	—	5,560	42

	Stand am 31. Dez. 1924		Ausgaben im Jahr 1925		Rückerstattungen im Jahr 1925		Stand am 31. Dez. 1925	
d. Hochbau und mechanische Einrichtungen	*3,773,510*	—	*2,633*	—	—	—	*3,776,143*	—
1. Verwaltungsgebäude und Wohnhäuser	1,544,292	71	2,633	—	—	—	1,546,925	71
2. Gebäude für den allgemeinen Betriebsdienst	1,856,726	93	—	—	—	—	1,856,726	93
3. Beleuchtungsanlagen im Freien	162,322	81	—	—	—	—	162,322	81
4. Wasserversorgung und Reinigungsanlagen im Freien	157,307	40	—	—	—	—	157,307	40
5. Hebekrahnen, Brückenwagen und Ladeprofil der Stationen	44,960	10	—	—	—	—	44,960	10
6. Maschinen und mechanische Einrichtungen der Werkstätten (ausgeschlossen die Werkstätten als Hilfsbetriebe)	5,340	05	—	—	—	—	5,340	05
7. Verschiedenes	2,560	—	—	—	—	—	2,560	—
e. Einrichtungen für die elektrische Zugsförderung	*1,700,952*	*70*	*27,451*	*75*	*2,944*	*37*	*1,725,460*	*08*
1. Gebäude für den elektrischen Betrieb	88,028	57	—	—	—	—	88,028	57
2. Ausrüstung der Unterwerke und Schaltposten	103,739	07	26,480	60	2,921	37	127,298	30
3. Leitungen über dem Bahnkörper	1,301,759	12	971	15	23	—	1,302,707	27
4. Kontaktschiene	—	—	—	—	—	—	—	—
5. Schienenverbinder	—	—	—	—	—	—	—	—
6. Speise-, Rück- und Uebertragungsleitungen	30,598	84	—	—	—	—	30,598	84
7. *a)* Kosten des Probebetriebes	75,075	45	—	—	—	—	75,075	45
b) Verschiedenes	101,751	65	—	—	—	—	101,751	65
f. Telegraph, Signale und Sicherungsanlagen	*1,400,682*	*42*	*1,546*	*55*	—	—	*1,402,228*	*97*
1. Telegraphen- und Telephonleitungen	533,332	04	—	—	—	—	533,332	04
2. Signal- und Sicherungsanlagen	715,692	13	1,546	55	—	—	717,238	68
3. Orientierungs- und Ordnungszeichen	8,360	81	—	—	—	—	8,360	81
4. Einfriedigung und Wegschranken	143,246	79	—	—	—	—	143,246	79
5. Verschiedenes	50	65	—	—	—	—	50	65
III. Rollmaterial	**5,728,932**	**65**	**608,991** * 9,000	— —	**570**	**35**	**6,346,353**	**30**
1. Dampf-Lokomotiven und Tender	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Elektrische Lokomotiven	2,793,723	75	—	—	—	—	2,793,723	75
3. Motor-Personenwagen	—	—	606,734	75	—	—	606,734	75
4. Personenwagen	1,794,322	06	—	—	—	—	1,794,322	06
5. Gepäckwagen	207,158	39	2,256	25	570	35	208,844	29
6. Güterwagen	583,839	50	—	—	—	—	583,839	50
7. Dienstwagen (auch Heizwagen)	349,888	95	* 9,000	—	—	—	358,888	95
IV. Mobiliar und Gerätschaften	**288,736**	**01**	**4,971**	**95**	* 9,000 **595**	— —	**284,112**	**96**
1. Für die allgemeine Verwaltung	24,505	21	1,020	65	—	—	25,525	86
2. Für den Unterhalt und die Bewachung der Bahn	85,150	68	694	—	80	—	85,764	68
3. Für den Stationsdienst und die Zugsbegleitung	37,609	31	512	—	—	—	38,121	31
4. Für den Fahr- und Werkstättedienst	141,470	81	2,745	30	515 * 9,000	— —	134,701	11
	134,350,835	**27**	**708,825**	**55**	**98,797**	**45**	**134,960,863**	**37**
Abzüglich: Bundessubvention	6,000,000	—	* 9,000	—	* 9,000	—	6,000,000	—
Gesamt-Total	**128,350,835**	**27**	**708,825** * 9,000	**55** —	**98,797** * 9,000	**45** —	**128,960,863**	**37**

* Uebertrag innerhalb der Rubriken der Baurechnung.

A². Baurechnung für die Linie Spiez-Frutigen 1925.

	Stand am 31. Dez. 1924		Ausgaben im Jahr 1925		Rückerstattungen im Jahr 1925		Stand am 31. Dez. 1925	
I. Allgemeine Kosten	**518,068**	**14**	—	—	**24**	—	**518,044**	**14**
a. Verwaltung und Bauleitung	*275,944*	*65*	—	—	*24*	—	*275,920*	*65*
1. Gehalte, Taggelder und Reiseauslagen	247,461	09	—	—	24	—	247,437	09
2. Bureau- und Materialkosten	11,270	24	—	—	—	—	11,270	24
3. Mobiliar, Instrumente und Messgeräte	1,542	70	—	—	—	—	1,542	70
4. Miete und Unterhalt der Lokale	3,519	30	—	—	—	—	3,519	30
5. Allgemeine Rechtskosten und Gutachten	510	03	—	—	—	—	510	03
6. Verschiedenes	11,641	29	—	—	—	—	11,641	29
b. Verzinsung des Baukapitals	*242,123*	*49*	—	—	—	—	*242,123*	*49*
1. Aktienzinse	72,523	67	—	—	—	—	72,523	67
2. Obligationenzinse	168,028	27	—	—	—	—	168,028	27
3. Sonstige Zinse und Unkosten	1,571	55	—	—	—	—	1,571	55
II. Bahnanlage und feste Einrichtungen	**5,549,880**	**95**	**4,673**	**70**	**10,756**	—	**5,543,798**	**65**
a. Erwerb von Grund und Rechten	*490,063*	*94*	—	—	—	—	*490,063*	*94*
1. Gehalte, Reise-, Schätzungs- und Gerichtskosten	14,194	65	—	—	—	—	14,194	65
2. Entschädigungen aller Art	462,569	97	—	—	—	—	462,569	97
3. Katasterpläne und Vermarkung	6,942	60	—	—	—	—	6,942	60
4. Verschiedenes	6,356	72	—	—	—	—	6,356	72
b. Unterbau	*2,693,385*	*80*	—	—	*10,000*	—	*2,683,385*	*80*
1. Erdarbeiten, Mauern, Anpflanzungen, Entwässerungen etc.	597,067	11	—	—	—	—	597,067	11
2. Tunnels und Galerien	810,705	72	—	—	—	—	810,705	72
3. Brücken, Viadukte und Durchlässe	335,867	76	—	—	—	—	335,867	76
4. Bettung und Beschotterung der Geleise	103,883	48	—	—	—	—	103,883	48
5. Einbettung von Strassen, Wegen und Vorplätzen	83,036	46	—	—	—	—	83,036	46
6. Fluss- und Uferbauten und Bergverbauungen	762,362	48	—	—	10,000	—	752,362	48
7. Verschiedenes	462	79	—	—	—	—	462	79
c. Oberbau	*866,793*	*69*	—	—	*576*	—	*866,217*	*69*
1. Schienenunterlagen (Schwellen der Geleise und der Weichen etc.)	228,221	12	—	—	144	—	228,077	12
2. Schienen und deren Befestigungsmittel	423,268	49	—	—	384	—	422,884	49
3. Weichen, Drehscheiben und Schiebebühnen (auch Geleisekreuzungen und Geleiseabschlüsse, sowie die Fundamente)	162,291	56	—	—	—	—	162,291	56
4. Legen des Oberbaues	47,812	32	—	—	48	—	47,764	32
5. Verschiedenes	5,200	20	—	—	—	—	5,200	20

	Stand am 31. Dez. 1924		Ausgaben im Jahr 1925		Rückerstattungen im Jahr 1925		Stand am 31. Dez. 1925	
d. Hochbau und mechanische Einrichtungen	*884,562*	*61*	*4,673*	*70*	*180*	—	*889,056*	*31*
1. Verwaltungsgebäude und Wohnhäuser	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Gebäude für den allgemeinen Betriebsdienst	695,864	35	4,646	30	180	—	700,330	65
3. Beleuchtungsanlagen im Freien	8,325	62	—	—	—	—	8,325	62
4. Wasserversorgung und Reinigungsanlagen im Freien	34,845	25	—	—	—	—	34,845	25
5. Hebekrahnen, Brückenwagen und Ladeprofil der Stationen	7,758	98	—	—	—	—	7,758	98
6. Maschinen und mechanische Einrichtungen der Werkstätten (ausgeschlossen die Werkstätten als Hilfsbetriebe)	137,508	26	—	—	—	—	137,508	26
7. Verschiedenes	260	15	27	40	—	—	287	55
e. Einrichtungen für die elektrische Zugsförderung	*448,068*	*57*	—	—	—	—	*448,068*	*57*
1. Gebäude für den elektrischen Betrieb	25,297	45	—	—	—	—	25,297	45
2. Ausrüstung der Unterwerke und Schaltposten	39,468	40	—	—	—	—	39,468	40
3. Leitungen über dem Bahnkörper	365,693	39	—	—	—	—	365,693	39
4. Kontaktschiene	—	—	—	—	—	—	—	—
5. Schienenverbinder	—	—	—	—	—	—	—	—
6. Speise-, Rück- und Uebertragungsleitungen	—	—	—	—	—	—	—	—
7. Kosten des Probebetriebes und Verschiedenes	17,609	33	—	—	—	—	17,609	33
f. Telegraph, Signale und Sicherungsanlagen	*167,006*	*34*	—	—	—	—	*167,006*	*34*
1. Telegraphen- und Telephonleitungen	43,874	46	—	—	—	—	43,874	46
2. Signal- und Sicherungsanlagen	84,792	54	—	—	—	—	84,792	54
3. Orientierungs- und Ordnungszeichen	5,033	20	—	—	—	—	5,033	20
4. Einfriedigung und Wegschranken	32,691	94	—	—	—	—	32,691	94
5. Verschiedenes	614	20	—	—	—	—	614	20
III. Rollmaterial	**816,631**	**99**	—	—	—	—	**816,631**	**99**
1. Dampf-Lokomotiven und Tender	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Elektrische Lokomotiven	190,433	22	—	—	—	—	190,433	22
3. Motor-Personenwagen	298,314	14	—	—	—	—	298,314	14
4. Personenwagen	190,550	68	—	—	—	—	190,550	68
5. Gepäckwagen	18,223	95	—	—	—	—	18,223	95
6. Güterwagen	115,410	—	—	—	—	—	115,410	—
7. Dienstwagen (auch Heizwagen)	3,700	—	—	—	—	—	3,700	—
IV. Mobiliar und Gerätschaften	**110,541**	**67**	**741**	**50**	**2,181**	**80**	**109,101**	**37**
1. Für die allgemeine Verwaltung	227	50	—	—	—	—	227	50
2. Für den Unterhalt und die Bewachung der Bahn	11,191	92	—	—	—	—	11,191	92
3. Für den Stationsdienst und die Zugsbegleitung	18,967	57	—	—	—	—	18,967	57
4. Für den Fahr- und Werkstättedienst	80,154	68	741	50	2,181	80	78,714	38
Gesamt-Total	**6,995,122**	**75**	**5,415**	**20**	**12,961**	**80**	**6,987,576**	**15**

A³. Baurechnung für die Linie Scherzligen-Bönigen 1925.

	Stand am 31. Dez. 1924		Ausgaben im Jahr 1925		Rückerstattungen im Jahr 1925		Stand am 31. Dez. 1925	
I. Allgemeine Kosten	**1,465,968**	**21**	**4,098**	**85**	**2,113**	**85**	**1,467,953**	**21**
a. Verwaltung und Bauleitung	747,202	11	4,098	85	2,113	85	749,187	11
b. Verzinsung des Baukapitals	718,766	10	—	—	—	—	718,766	10
II. Bahnanlage und feste Einrichtungen	**16,289,067**	**67**	**67,539**	**60**	**19,453**	**85**	**16,337,153**	**42**
a. Erwerb von Grund und Rechten	2,210,677	79	1,476	30	1,317	—	2,210,837	09
b. Unterbau	6,408,592	64	24,724	95	9,969	40	6,423,348	19
c. Oberbau	2,417,697	95	15,021	70	1,627	55	2,431,092	10
d. Hochbau und mechanische Einrichtungen	2,147,664	36	22,253	90	6,314	05	2,163,604	21
e. Einrichtungen für die elektrische Zugsförderung	1,935,503	81	2,695	65	108	45	1,938,091	01
f. Telegraph, Signale und Sicherungsanlagen	1,168,931	12	1,367	10	117	40	1,170,180	82
III. Rollmaterial	**4,203,172**	**62**	**16,001**	**60**	**4,190**	—	**4,214,984**	**22**
1. Dampf-Lokomotiven und Tender	504,246	53	—	—	—	—	504,246	53
2. Elektrische Lokomotiven	1,941,618	30	1,182	—	—	—	1,942,800	30
3. Motor-Personenwagen	—	—	—	—	—	—	—	—
4. Personenwagen	1,041,011	84	14,819	60	—	—	1,055,831	44
5. Gepäckwagen	241,093	95	—	—	—	—	241,093	95
6. Güterwagen	424,804	70	—	—	—	—	424,804	70
7. Dienstwagen	50,397	30	—	—	4,190	—	46,207	30
IV. Mobiliar und Gerätschaften	**205,894**	**45**	**1,049**	**80**	**1,535**	**90**	**205,408**	**35**
V. Hilfsbetriebe	**763,527**	**81**	**6,145**	**30**	–	—	**769,673**	**11**
a. Werkstätten: feste Einrichtungen	671,586	66	2,965	40	—	—	674,552	06
Mobiliar und Gerätschaften	91,941	15	3,179	90	—	—	95,121	05
Gesamt-Total	**22,927,630**	**76**	**94,835**	**15**	**27,293**	**60**	**22,995,172**	**31**

A[4]. Baurechnung für die Linie Münster-Lengnau 1925.

	Stand am 31. Dez. 1924		Ausgaben im Jahr 1925		Rückerstattungen im Jahr 1925		Stand am 31. Dez. 1925	
I. Allgemeine Kosten	**1,264,107**	**52**	**153,162**	**97**	**61,392**	**40**	**1,355,878**	**09**
a. Verwaltung und Bauleitung	*637,469*	*28*	*119,826*	*07*	*21,811*	*25*	*735,484*	*10*
1. Gehalte, Taggelder und Reiseauslagen	546,737	67	113,634	—	21,214	95	639,156	72
2. Bureau- und Materialkosten	37,100	46	5,004	77	355	50	41,749	73
3. Mobiliar, Instrumente und Messgeräte	5,048	23	148	05	1	60	5,194	68
4. Miete und Unterhalt der Lokale	10,313	69	985	90	239	20	11,060	39
5. Allgemeine Rechtskosten und Gutachten	27,806	90	—	—	—	—	27,806	90
6. Verschiedenes	10,462	33	53	35	—	—	10,515	68
b. Verzinsung des Baukapitals	*626,638*	*24*	*33,336*	*90*	*39,581*	*15*	*620,393*	*99*
1. Aktienzinse	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Obligationenzinse	617,464	44	—	—	7,923	60	609,540	84
3. Sonstige Zinse und Unkosten	9,173	80	33,336	90	31,657	55	10,853	15
II. Bahnanlage und feste Einrichtungen	**22,757,682**	**02**	**1,305,857**	**61**	**377,001**	**68**	**23,686,537**	**95**
a. Erwerb von Grund und Rechten	*1,160,933*	*61*	*75,887*	*30*	*1,643*	*50*	*1,235,177*	*41*
1. Gehalte, Reise-, Schätzungs- und Gerichtskosten	70,246	73	7,613	10	406	35	77,453	48
2. Entschädigungen aller Art	1,080,704	93	68,274	20	1,237	15	1,147,741	98
3. Katasterpläne und Vermarkung	8,308	65	—	—	—	—	8,308	65
4. Verschiedenes	1,673	30	—	—	—	—	1,673	30
b. Unterbau	*20,290,990*	*97*	*1,225,165*	*01*	*375,358*	*18*	*21,140,797*	*80*
1. Erdarbeiten, Mauern, Anpflanzungen, Entwässerungen etc.	1,149,045	15	2,203	75	—	—	1,151,248	90
2. Tunnels und Galerien	17,004,097	46	1,220,433	71	375,358	18	17,849,172	99
3. Brücken, Viadukte und Durchlässe	1,085,119	05	—	—	—	—	1,085,119	05
4. Bettung und Beschotterung der Geleise	178,977	46	—	—	—	—	178,977	46
5. Einbettung von Strassen, Wegen und Vorplätzen	109,656	45	—	—	—	—	109,656	45
6. Fluss- und Uferbauten und Bergverbauungen	76,040	05	—	—	—	—	76,040	05
7. Verschiedenes	688,055	35	2,527	55	—	—	690,582	90
c. Oberbau	*675,619*	*65*	—	—	—	—	*675,619*	*65*
1. Schienenunterlagen (Schwellen der Geleise und der Weichen etc.)	222,637	36	—	—	—	—	222,637	36
2. Schienen und deren Befestigungsmittel	318,675	—	—	—	—	—	318,675	—
3. Weichen, Drehscheiben und Schiebebühnen (auch Geleisekreuzungen und Geleiseabschlüsse, sowie die Fundamente)	50,205	25	—	—	—	—	50,205	25
4. Legen des Oberbaues	76,885	69	—	—	—	—	76,885	69
5. Verschiedenes	7,216	35	—	—	—	—	7,216	35

	Stand am 31. Dez. 1924		Ausgaben im Jahr 1925		Rückerstattungen im Jahr 1925		Stand am 31. Dez. 1925	
d. Hochbau und mechanische Einrichtungen	*324,833*	*17*	*4,805*	*30*	—	—	*329,638*	*17*
1. Verwaltungsgebäude und Wohnhäuser	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Gebäude für den allgemeinen Betriebsdienst	285,684	11	4,805	30	—	—	290,489	41
3. Beleuchtungsanlagen im Freien	2,511	35	—	—	—	—	2,511	35
4. Wasserversorgung und Reinigungsanlagen im Freien	11,711	01	—	—	—	—	11,711	01
5. Hebekranen, Brückenwagen und Ladeprofile der Stationen	17,100	30	—	—	—	—	17,100	30
6. Maschinen und mechanische Einrichtungen der Werkstätten (ausgeschlossen die Werkstätten als Hilfsbetriebe)	—	—	—	—	—	—	—	—
7. Verschiedenes	7,826	40	—	—	—	—	7,826	40
e. Einrichtungen für die elektrische Zugsförderung	—	—	—	—	—	—	—	—
1. Gebäude für den elektrischen Betrieb	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Ausrüstung der Unterwerke und Schaltposten	—	—	—	—	—	—	—	—
3. Leitungen über dem Bahnkörper	—	—	—	—	—	—	—	—
4. Kontaktschiene	—	—	—	—	—	—	—	—
5. Schienenverbinder	—	—	—	—	—	—	—	—
6. Speise-, Rück- und Uebertragungsleitungen	—	—	—	—	—	—	—	—
7. Kosten des Probebetriebes und Verschiedenes		—	—	—	—	—	—	—
f. Telegraph, Signale und Sicherungsanlagen	*305,304*	*62*	—	—	—	—	*305,304*	*62*
1. Telegraphen- und Telephonleitungen	65,811	90	—	—	—	—	65,811	90
2. Signal- und Sicherungsanlagen	214,663	82	—	—	—	—	214,663	82
3. Orientierungs- und Ordnungszeichen	1,969	35	—	—	—	—	1,969	35
4. Einfriedigung und Wegschranken	20,759	55	—	—	—	—	20,759	55
5. Verschiedenes	2,100	—	—	—	—	—	2,100	—
III. Rollmaterial	**3,700**	—	**4,190**	—	—	—	**7,890**	—
1. Dampf-Lokomotiven und Tender	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Elektrische Lokomotiven	—	—	—	—	—	—	—	—
3. Motor-Personenwagen	—	—	—	—	—	—	—	—
4. Personenwagen	—	—	—	—	—	—	—	—
5. Gepäckwagen	—	—	—	—	—	—	—	—
6. Güterwagen	—	—	—	—	—	—	—	—
7. Dienstwagen (auch Heizwagen)	3,700	—	4,190	—	—	—	7,890	—
IV. Mobiliar und Gerätschaften	**22,318**	**05**	**116**	—	—	—	**22,434**	**05**
1. Für die allgemeine Verwaltung	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Für den Unterhalt und die Bewachung der Bahn	15,597	50	116	—	—	—	15,713	50
3. Für den Stationsdienst und die Zugsbegleitung	6,720	55	—	—	—	—	6,720	55
4. Für den Fahr- und Werkstättedienst	—	—	—	—	—	—	—	—

	Stand am 31. Dez. 1924		Ausgaben im Jahr 1925		Rückerstattungen im Jahr 1925		Stand am 31. Dez. 1925	
V. Hilfsbetriebe: Kraftwerk Grenchen	**246,143**	**20**	—	—	—	—	**246,143**	**20**
I. Allgemeine Kosten	**10,000**	—	—	—	—	—	**10,000**	—
a. Verwaltung und Bauleitung	10,000	—	—	—	—	—	10,000	—
b. Verzinsung des Baukapitals	—	—	—	—	—	—	—	—
II. Anlage des Werkes	**234,901**	**45**	—	—	—	—	**234,901**	**45**
a. Erwerb von Grund und Rechten	*5,706*	*80*	—	—	—	—	*5,706*	*80*
1. Gehalte, Reise-, Schätzungs- und Gerichtskosten	644	10	—	—	—	—	644	10
2. Konzessionen und Rechte	884	60	—	—	—	—	884	60
3. Aenderungen an Nachbaranlagen, Schutzbauten in fremdem Gebiet	—	—	—	—	—	—	—	—
4. Grundstücke, Anlagen, Pflanzungen	4,178	10	—	—	—	—	4,178	10
b. Strassen, Brücken, Verbauungen auf eigenem Gebiet	*1,312*	—	—	—	—	—	*1,312*	—
c. Wasserleitungsanlagen (Staudämme, Wasserfassungen, Kanäle und Stollen, Druckleitungen [bis zum Abschluss vor den Turbinen], Schleusen, Fallen und mechan. Betätigungsvorrichtungen	*161,589*	*55*	—	—	—	—	*161,589*	*55*
d. Gebäude für den Betrieb (Maschinenhäuser, Wärterhäuser, Verwaltungsgebäude) *samt fester Ausstattung*	*22,636*	*95*	—	—	—	—	*22,636*	*95*
e. Wasserturbinen samt Zubehör	*9,483*	*10*	—	—	—	—	*9,483*	*10*
f. Andere Kraftmaschinen samt Zubehör . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
g. Elektrische Maschinen, Umformer und Kraftspeicher	*18,346*	*20*	—	—	—	—	*18,346*	*20*
h. Apparate und innere Leitungsanlage (samt elektrischer Beleuchtung und Werkstättenantrieb)	*15,694*	*75*	—	—	—	—	*15,694*	*75*
i. Verschiedenes	*132*	*10*	—	—	—	—	*132*	*10*
III. Mobiliar und Gerätschaften	**1,241**	**75**	—	—	—	—	**1,241**	**75**
Gesamt-Total	**24,293,950**	**79**	**1,463,326**	**58**	**438,394**	**08**	**25,318,883**	**29**

B. Betriebsrechnung 1925.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Betriebseinnahmen.						
I. Aus dem Personenverkehr . . .			4,265,700	03		
II. Aus dem Gepäck-, Tier- und Güterverkehr.						
1. Vom Gepäck	326,915	55				
2. Von Tieren	193,422	53				
3. Von Gütern	4,682,881	43	5,203,219	51		
III. Aus dem Postverkehr.						
1. Für Poststücke über 5 kg	163,082	95				
2. Zuschuss für Poststücke, Personal und Postwagen	—	—				
3. Für besondere Dienstleistungen	—	—	163,082	95	9,632,002	49
IV. Verschiedene Einnahmen.						
A. Pacht- und Mietzinse.						
1. Für Bahnhöfe und Bahnstrecken	1,685	90				
2. Für Rollmaterial	188,008	65				
3. Für Gebäude, Lokale, Grundstücke u. dgl. . .	176,870	—	366,564	55		
B. Rohertrag von Hilfsbetrieben. (Werkstätte Bönigen und Kraftwerk Grenchen) .			213,036	70		
C. Verschiedenes			47,997	09	627,598	34
Total der Betriebseinnahmen					10,259,600	83

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts
Betriebsausgaben.						
I. Allgemeine Verwaltung.						
A. Personalkosten.						
1. *a.* Verwaltungsbehörden (Aktionärversammlung, Rechnungsrevisoren, Verwaltungsrat, Direktion) . . . . Fr. 16,662.40						
b. Betriebsleitung . . . . » 9,262.65	25,925	05				
2. Sekretariat, Kanzlei und Nebendienste	36,482	90				
3. Buchhaltung und Hauptkasse	32,244	90				
4. Einnahmenkontrolle und statistisches Bureau . .	151,906	25				
5. Tarif- und Frachtreklamationsbureau	60,190	65				
6. Telegraphisten der Zentralverwaltung	7,833	—				
7. Abwartpersonal der Zentralverwaltung	14,784	60	329,367	35		
B. Nebenkosten.						
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Porti etc. . . .	25,050	20				
2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Diensträume	4,698	60				
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars. . . .	336	50				
4. Verschiedenes	10,705	27	40,790	57	370,157	92
II. Unterhalt und Bewachung der Bahn.						
A. Personalkosten.						
1. Bahningenieure und deren Hilfspersonal . . .	57,614	70				
2. Bahnmeister und Gehilfen	47,113	10				
3. Bahnwärter, Schrankenwärter und Stellvertreter . .	148,056	75				
4. Wärtervorstände und Weichenwärter	21,936	50				
	274,721	05				
Gemeinschaftskosten Thun, Brig, Münster und Lengnau	4,554	15	279,275	20		
B. Nebenkosten.						
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Porti etc. . . .	4,110	43				
2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Diensträume	1,258	90				
3. Beleuchtung der Bahn	4,486	40				
4. Ergänzung und Unterhalt des Inventars. . . .	11,361	70				
5. Verschiedenes	14,520	15				
	35,737	58				
Gemeinschaftskosten Thun, Interlaken-Ost, Brig, Münster und Lengnau	1,410	10	37,147	68		
C. Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen.						
a. Unterhalt der Bahnanlagen.						
1. Unterbau	214,252	42				
2. Oberbau	194,523	80				
3. Hochbau und mechanische Einrichtungen . . .	45,376	85				
4. Telegraph, Signale und Sicherungsanlagen . . .	50,866	20				
5. Räumung der Bahn von Schnee und Eis . . .	2,809	70				
Uebertrag	507,828	97	316,422	88	370,157	92

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Uebertrag	507,828	97	316,422	88	370,157	92
b. Erneuerung des Oberbaues	98,741	42				
	606,570	39				
Gemeinschaftskosten Thun, Interlaken-Ost, Brig, Münster und Lengnau	76,169	85	682,740	24	999,163	12
III. Stationsdienst und Zugsbegleitung.						
A. Personalkosten.						
1. Leitung des Stations- und Zugsdienstes	67,739	90				
2. Bahnhof- und Stationspersonal	826,916	95				
3. Zugsbegleitungspersonal	686,622	31				
	1,581,279	16				
Gemeinschaftskosten Thun, Interlaken-Ost, Brig, Münster und Lengnau	386,266	90	1,967,546	06		
B. Nebenkosten.						
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Porti etc. . . .	40,903	—				
2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Diensträume, Beleuchtung der Bahnhöfe und Stationen .	55,466	29				
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars . . .	8,063	76				
4. Verbrauchsmaterialien für den Stationsdienst und Verschiedenes	7,192	49				
	111,625	54				
Gemeinschaftskosten Thun, Interlaken-Ost, Brig, Münster und Lengnau	23,116	64	134,742	18	2,102,288	24
IV. Fahr- und Werkstättedienst.						
A. Personalkosten.						
1. Leitung des Fahr- und Werkstättedienstes . . .	33,385	85				
2. Fahrpersonal	617,326	57				
3. Personal für Ausrüstung und Reinigung des Fahrmaterials	134,311	75				
4. Personal der Unterwerke und Schaltposten . . .	11,877	80				
	796,901	97				
Gemeinschaftskosten Thun, Brig, Münster und Lengnau	67,655	87	864,557	84		
Uebertrag			864,557	84	3,471,609	28

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Uebertrag			864,557	84	3,471,609	28
B. Nebenkosten.						
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Porti etc.	3,932	19				
2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Diensträume	4,881	46				
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	5,376	75				
4. Verschiedenes	313	40				
	14,503	80				
Gemeinschaftskosten Thun, Brig	488	46	14,992	26		
C. Material- und Kraftverbrauch des Rollmaterials.						
1. Brennmaterial	211,080	28				
2. Elektrische Kraft	740,976	05				
3. Schmiermaterial	17,124	37				
4. Beleuchtungsmaterial	31,289	52				
5. Reinigungs- und Desinfektionsmaterial, Wasser, Streusand und Verschiedenes	8,108	76				
	1,008,578	98				
Gemeinschaftskosten Thun, Interlaken-Ost, Brig, Münster und Lengnau	53,296	30	1,061,875	28		
D. Unterhalt und Erneuerung der mechanischen und elektrischen Einrichtungen.						
1. Maschinen und mechanische Einrichtungen der Werkstätten	—	—				
2. Gebäude für den elektrischen Betrieb	733	05				
3. Ausrüstung der Unterwerke und Schaltposten	10,125	56				
4. Stromleitungsanlagen	86,730	—				
	97,588	61				
Gemeinschaftskosten Thun, Brig und Interlaken-Ost	—	—	97,588	61		
E. Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials.						
1. Dampflokomotiven und Tender	114,352	02				
2. Elektrische Lokomotiven	523,018	15				
3. Motor-Personenwagen	57,428	65				
4. Personenwagen	356,359	61				
5. Gepäckwagen	28,842	35				
6. Güterwagen	63,154	80				
7. Dienstwagen (auch Heizwagen)	6,509	15				
	1,149,664	73				
Gemeinschaftskosten Thun und Brig	14,065	84	1,163,730	57	3,202,744	56
Uebertrag					6,674,353	84

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Uebertrag					6,674,353	84
V. Verschiedene Ausgaben.						
A. Pacht- und Mietzinse.						
1. Für Bahnhöfe und Bahnstrecken	—	—				
2. Für Rollmaterial	229,999	61				
3. Für sonstige Objekte	13,846	15				
	243,845	76				
Gemeinschaftskosten Thun, Brig, Münster und Lengnau	82,601	77	326,447	53		
B. Verlust auf Hilfsbetrieben (Materialverwaltung)			34,852	12		
C. Sonstige Ausgaben.						
1. Gerichts- und Prozesskosten	123	30				
2. Feuerversicherungen und Entschädigungen . . .	26,514	81				
3. Unfallversicherungen und Entschädigungen . . .	130,683	27				
4. Andere Versicherungen und Transportentschädigungen	11,216	17				
5. Transportkosten infolge von Bahnunterbrechungen .	—	—				
6. Steuern und Abgaben	74,424	69				
7. Beiträge an Hilfskassen und Wohlfahrtseinrichtungen, Pensionen, Unterstützungen und Geschenke . .	301,405	87				
8. Reklame, Propaganda und Verschiedenes . . .	119,998	60				
	664,366	71				
Gemeinschaftskosten Thun, Interlaken-Ost, Brig, Münster und Lengnau	43,650	52	708,017	23	1,069,316	88
Total der Betriebsausgaben					7,743,670	72

Rechnungs-Abschluss.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Total der Betriebseinnahmen			10,259,600	83	10,259,600	83
Total der Betriebsausgaben mit Erneuerungskosten (Fr. 99,294.97)			7,743,670	72	—	—
Total der Betriebsausgaben ohne Erneuerungskosten . .			—	—	7,644,375	75
Ueberschuss der Einnahmen			2,515,930	11	2,615,225	08

C. Gewinn- und Verlustrechnung

Einnahmen.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1. Ueberschuss der Betriebseinnahmen			2,515,930	11
2. Ertrag der Wertbestände und Guthaben . . . . . (davon Ertrag der Wertschriften Fr. 4,519. 95)			233,710	06
3. Rohertrag der Nebengeschäfte:				
Ueberschuss der Betriebseinnahmen der Dampfschiffahrt Thuner- und Brienzersee			82,611	82
4. Zuschüsse aus den Spezialfonds:				
a. aus dem Erneuerungsfonds Scherzligen-Bönigen und Spiez-Brig	62,781	15		
b. aus dem Erneuerungsfonds Münster-Lengnau . . .	36,513	82		
c. aus der Spezial-Reserve aus getilgtem Aktienkapital: Entnahme für Abschreibung der zu tilgenden Verwendungen	347,053	13	446,348	10
5. Sonstige Einnahmen:				
Vergütung der Italienischen Staatsbahnen für Wagenmieten pro 1922—1924			92,533	60
			3,371,133	69

für das Jahr 1925.

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1. Verzinsung der festen Anleihen:				
5 % Anleihen I. Rang Scherzligen-Bönigen (Elektrifikation)	223,470	40		
$5^1/_2$-$5^3/_4$ % Pfandbriefe a. Verwaltungsgebäude . . .	68,500	—		
4-5 % Anleihen I. Rang Frutigen-Brig Fr. 29,000,000. — à 3,5 % . . .	1,015,000	—		
4-5 % » I. Rang Münster-Lengnau Fr. 23,000,000. — à 3,5 %	805,000	—		
4 % » I. Rang Scherzligen-Bönigen Fr. 4,800,000. — à 3,5 % . . .	168,000	—		
4 % » I. Rang Spiez-Frutigen Fr. 800,000. — à 3,5 %	28,000	—		
4-$4^1/_4$ % » Dampfschiffahrt Thuner- und Brienzersee Fr. 747,000. — à 3,5 %	26,145	—	2,334,115	40
2. Verzinsung der schwebenden Schulden			—	—
3. Finanzunkosten, Kursverluste, Gebühren etc. . . .			95,605	51
4. Tilgungen und Abschreibungen:				
Abschreibung der zu tilgenden Verwendungen . . .			369,705	12
5. Einlagen in die Spezialfonds:				
a. Einlage in den Erneuerungsfonds Scherzligen-Bönigen und Spiez-Brig	466,376	96		
b. Einlage in den Erneuerungsfonds Münster-Lengnau . .	16,291	55		
c. Einlage in den Erneuerungsfonds für die Werkstätten .	11,920	—		
d. Einlage in den Erneuerungsfonds für das Kraft- und Pumpwerk Grenchen	1,119	15		
e. Einlage in den Erneuerungsfonds für den Dampfschiffbetrieb	50,000	—		
f. Einlage in den Uferschutz- und Schwellenfonds . . .	6,000	—	551,707	66
6. Sonstige Ausgaben:				
Ausgaben für Pumpen des Wassers für die Gemeinde Grenchen			20,000	—
			3,371,133	69

D. Bilanz auf

Aktiven.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1. Baukonto der Bahn:				
a. Baukonto Frutigen-Brig . . . Fr. 134,960,863. 37				
abzüglich Bundessubvention . » 6,000,000. —	128,960,863	37		
b. Baukonto Spiez-Frutigen	6,987,576	15		
c. Baukonto Scherzligen-Bönigen	22,995,172	31		
d. Baukonto Münster-Lengnau	25,318,883	29	184,262,495	12
2. Unvollendete Bauobjekte			216,133	52
3. Verwendungen auf Nebengeschäfte:				
Dampfschiffahrt Thuner- und Brienzersee	3,800,951	02		
Schiffshafen Thun	787,774	23	4,588,725	25
4. Wertbestände und Guthaben:				
a. Kasse und Bankguthaben	4,157,283	82		
b. Wertschriften (inkl. zurückgekaufte Obligationen) . .	614,190	20		
c. Verschiedene Schuldner	6,074,293	50	10,845,767	52
5. Materialvorräte und Ersatzstücke			2,278,601	25
6. Verschiedenes:				
a. Kaution an die Schweiz. Eidgenossenschaft für Obligationenzinse	5,021,251	55		
b. Zinsgarantie-Regress des Kantons Bern für die Verzinsung des Obligationenanleihens Frutigen-Brig II. Rang	4,899,134	80	9,920,386	35
			212,112,109	01

31. Dezember 1925.

Passiven.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1. Gesellschaftskapital:				
a. 30,975 Prioritätsaktien I. Ranges à Fr. 500. —	15,487,500	—		
b. 76,640 Prioritätsaktien II. Ranges à Fr. 400. —	30,656,000	—		
c. 54,560 Stammaktien à Fr. 250. —	13,640,000	—	59,783,500	—
2. Feste Anleihen:				
a. 5 % Anleihen I. Rang Scherzligen-Bönigen vom 1. Januar 1923 (Elektrifikation) ursprünglich Fr. 4,570,000. —	4,424,985	45		
b. 4—5 % Anleihen I. Rang Frutigen-Brig vom 1. November 1906: à 5 % Fr. 13,861,500. — à 4 % » 15,138,500. —	29,000,000	—		
c. 4—5 % Anleihen I. Rang Münster-Lengnau vom 2. Dezember 1911: à 5 % Fr. 13,861,500. — à 4 % » 9,138,500. —	23,000,000	—		
d. 4 % Anleihen I. Rang Scherzligen-Bönigen v. 1. Jan. 1901	4,800,000	—		
e. 4 % Anleihen I. Rang Spiez-Frutigen vom 1. Mai 1901	800,000	—		
f. 4 % Anleihen II. Rang Frutigen-Brig vom 10. Juli 1912	42,000,000	—		
g. 4½ % Anleihen II. Rang Scherzligen-Bönigen vom 1. Okt. 1913	13,000,000	—		
h. 4½ % Anleihen II. Rang Spiez-Frutigen v. 1. Febr. 1915	2,200,000	—		
i. 4¼—4 % Anleihen Dampfschiffunternehmen Thuner- u. Brienzersee vom 1. Oktober 1891 / 1. April 1893: à 4¼ % Fr. 715,000. — à 4 % » 32,000. —	747,000	—	119,971,985	45
3. Grundpfändlich versicherte Schulden:				
Pfandbriefe auf dem Verwaltungsgebäude Genfergasse			1,200,000	—
4. Getilgtes Schuldkapital			94,284	95
5. Subventionen:				
Bundessubvention à fonds perdu: p. mem. Fr. 6,000,000. —			—	—
6. Schwebende Schulden:				
a. Verfallene Titel und Coupons	2,813,875	29		
b. Nicht verfallene Ratenzinse	—	—		
c. Guthaben der Unterstützungskassen	13,682	80		
d. Verschiedene Gläubiger	4,777,105	81	7,604,663	90
7. Spezialfonds:				
1. *a.* Erneuerungsfonds Scherzligen-Bönigen und Spiez-Brig	3,131,525	82		
b. » Münster-Lengnau	192,984	93		
c. » für die Werkstätten	136,531	56		
d. » für d. Kraft- u. Pumpwerk Grenchen	21,157	64		
e. » für den Dampfschiffbetrieb	1,547,258	03		
f. Uferschutz- und Schwellenfonds	129,520	—		
2. *a.* Reserve für Ratenzinse 1927	723,474	38		
b. Spezialreserve aus getilgtem Aktienkapital	7,313,316	45		
c. Spezialreserve aus Kautionszinsen bei der Schweiz. Eidgenossenschaft	341,519	55	13,537,288	36
8. Verschiedenes:				
a. Kaution an die Schweiz. Eidgenossenschaft für Obligationenzinse	5,021,251	55		
b. Zinsgarantie-Regress des Kantons Bern für die Verzinsung des Obligationenanleihens Frutigen-Brig II. Rang	4,899,134	80	9,920,386	35
			212,112,109	01

E. Spezialrechnungen 1925.

1. Erneuerungsfonds.

a. Erneuerungsfonds Scherzligen-Bönigen und Spiez-Brig.

		Fr.	Cts.
Einnahmen.			
Bestand am 1. Januar 1925		2,727,930	01
Einlage pro 1925		466,376	96
		3,194,306	97
Ausgaben.			
Entnahmen pro 1925:			
a. Für Erneuerung des Oberbaues:			
Materialkosten	Fr. 67,858. 28		
Arbeitslöhne 10 %	» 6,785. 82		
	Fr. 74,644. 10		
Abzüglich Altmaterialwerte	» 12,394. 40	62,249	70
b. Für Erneuerung des Rollmaterials		—	—
c. Für Mobiliar und Gerätschaften:			
Rubr. I B 3	Fr. 98. 50		
Rubr. II B 4	» 203. 65		
Rubr. III B 3	» 209. 30		
Rubr. IV B 3	» 20. —	531	45
		62,781	15
Bestand am 31. Dezember 1925		3,131,525	82

b. Erneuerungsfonds Münster-Lengnau.

		Fr.	Cts.
Einnahmen.			
Bestand am 1. Januar 1925		213,207	20
Einlage für das Jahr 1925		16,291	55
		229,498	75
Ausgaben.			
Entnahme pro 1925:			
Für Erneuerung des Oberbaues:			
Materialkosten	Fr. 50,382. 89		
Arbeitslöhne 10 %	» 5,038. 28		
	Fr. 55,421. 17		
Abzüglich Altmaterialwerte	» 18,929. 45	36,491	72
Für Mobiliar und Gerätschaften:			
Rubr. II B 4		22	10
		36,513	82
Bestand am 31. Dezember 1925		192,984	93

c. Erneuerungsfonds für die Werkstätten.

Einnahmen.

		Fr.	Cts.
Bestand am 1. Januar 1925		124,611	56
Einlage pro 1925:			
a. Maschinen und mech. Einrichtungen: 2,5 % auf Fr. 318,667. —	Fr. 7,966. 70		
b. Mobiliar und Gerätschaften: 2,5 % auf Fr. 158,133. —	» 3,953. 30	11,920	—
Bestand am 31. Dezember 1925		136,531	56

d. Erneuerungsfonds für das Kraft- und Pumpwerk Grenchen.

Einnahmen.

	Fr.	Cts.
Bestand am 1. Januar 1925	20,038	49
Einlage für das Jahr 1925	1,119	15
Bestand am 31. Dezember 1925	21,157	64

e. Erneuerungsfonds für den Dampfschiffbetrieb.

Einnahmen.

	Fr.	Cts.
Bestand am 1. Januar 1925	1,497,258	03
Einlage für das Jahr 1925	50,000	—
Bestand am 31. Dezember 1925	1,547,258	03

f. Uferschutz- und Schwellenfonds.

Einnahmen.

	Fr.	Cts.
Bestand am 1. Januar 1925	123,520	—
Einlage für das Jahr 1925	6,000	—
Bestand am 31. Dezember 1925	129,520	—

2. Reservefonds 1925.

	Fr.	Cts.
a. Reserve für Ratenzinse 1927.		
Einnahmen.		
Bestand am 1. Januar 1925	723,474	38
Bestand am 31. Dezember 1925	723,474	38
b. Spezialreserve aus getilgtem Aktienkapital.		
Einnahmen.		
Bestand am 1. Januar 1925	7,660,369	58
Ausgaben.		
Entnahme zwecks Abschreibung der zu tilgenden Verwendungen	347,053	13
Bestand am 31. Dezember 1925	7,313,316	45
c. Spezialreserve aus Kautionszinsen bei der Schweizerischen Eidgenossenschaft.		
Einnahmen.		
Gutschrift des Zinses auf den als Kaution bei der Schweizerischen Eidgenossenschaft hinterlegten Obligationen:		
Fr. 4,500,000. — pro 1924 à 4 %, abzüglich Couponsteuer . . .	176,400	—
Fr. 4,500,000. — pro 1925 à 3½ %, abzüglich Couponsteuer . . .	154,350	—
Gutschrift des Zinses pro 1925 auf dem bei der Schweizerischen Eidgenossenschaft als Kaution hinterlegten Obligationenzins	10,769	55
Bestand am 31. Dezember 1925	341,519	55

3. Betriebsrechnung der Materialverwaltung 1925. (Hilfsbetrieb.)

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.				
Zuschläge auf Verbrauchsmaterialien	58,448	11		
Verschiedene Einnahmen: Zinse, Erlöse aus Gebinden, Altmaterial etc.	4,814	60		
Total der Einnahmen	—	—	63,262	71
Ausgaben.				
Betriebskosten:				
A. Personal:				
Gehalte, Taglöhne, Leistungen von Betriebsstellen, Reiseentschädigungen, Dienstkleider etc.			85,398	10
B. Nebenkosten:				
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Porti etc. . . .	1,765	33		
2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Diensträume	469	45		
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	49	50		
4. Miete und Unterhalt der Diensträume und Magazine .	1,500	—		
5. Unfallversicherungsprämien und Verschiedenes (Beiträge in die Hilfskassen etc.)	8,932	45	12,716	73
Total der Ausgaben			98,114	83
Rechnungsabschluss.				
Total der Einnahmen			63,262	71
Total der Ausgaben			98,114	83
Ueberschuss der Ausgaben (Uebertrag auf Betriebsausgaben, Rubr. V. B)			34,852	12

4. Rechnung des Werkstättebetriebes pro 1925. (Hilfsbetrieb.)

Werkstätte Bönigen.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.				
I. Arbeitsleistungen, inkl. Material:				
a. für die Betriebsstellen, inkl. die mitbetriebenen Linien	1,678,814	30		
b. für die Baurechnung, die Hilfs- und Nebengeschäfte .	27,989	60		
c. für Dritte	10,070	70	1,716,874	60
II. Verkauf von Altmaterial			15,214	40
Total der Einnahmen			1,732,089	—
Ausgaben.				
I. Produktionskosten:				
a. Arbeitslöhne, Reiseentschädigungen, Dienstkleider etc.	884,624	52		
b. Verbrauchsmaterialien und Reservestücke	291,010	32	1,175,634	84
II. Unterhalt und Erneuerung:				
a. Anlagen, Gebäude und feste Einrichtungen . . .	3,169	43		
b. Mechanische Einrichtungen, Werkzeuge und Mobiliar:				
1. Ergänzung und Unterhalt . . . Fr. 40,453. 23				
2. Abschreibung ausrangierter Objekte . » —. —	40,453	23	43,622	66
III. Verschiedene Ausgaben:				
a. Bureau- und Aufsichtspersonal	62,244	59		
b. Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Porti etc. . . .	1,393	22		
c. Beleuchtung, Heizung und Reinigung	39,580	68		
d. Konsummaterialien für den Werkstättebetrieb (Kohlen, Oel, Putzfäden etc.)	21,999	96		
e. Betriebskraft	16,959	39		
f. Unfallentschädigungen und Unfallversicherungsprämien	28,516	70		
g. Verschiedenes (Beiträge in die Hilfskassen, Feuerversicherungen, Modelle etc.)	137,969	10	308,663	64
IV. Kapitalverzinsung:				
a. Verzinsung à 4 % der eigenen Kapitalien (inkl. Nebenwerkstätten)	58,129	80		
b. Entschädigung an die B. N. für Benützung der Werkstätteanlagen in Ausserholligen	3,523	45	61,653	25
V. Einlage in den Erneuerungsfonds:				
a. Für die maschinellen Anlagen	7,966	70		
b. Für Mobiliar und Gerätschaften	3,953	30		
	11,920	—		
c. Entschädigung an die B. N. für ihre Einlagen in den Erneuerungsfonds:				
1. Für die maschinellen Anlagen . . . Fr. 421. 50				
2. Für Mobiliar und Gerätschaften . . » 775. 10	1,196	60	13,116	60
Total der Ausgaben			1,602,690	99
Rechnungsabschluss.				
Einnahmen			1,732,089	—
Ausgaben			1,602,690	99
Netto-Ertrag			129,398	01
zuzüglich: Kapitalverzinsung			58,129	80
Einlage in den Erneuerungsfonds			11,920	—
Roh-Ertrag (Uebertrag auf Betriebseinnahmen Rubr. IV B.) .			199,447	81

5. Rechnung des Kraft- und Pumpwerkes Grenchen pro 1925. (Hilfsbetrieb.)

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.				
I. Abgabe von Energie:				
a. für die Tunnelventilation und für das Pumpen des Wassers für die Gemeinde Grenchen	43,703	--		
b. an Dritte	2,154	25	45,857	25
II. Arbeitsleistungen (an Betriebsstellen und Dritte) . . .			10,589	80
III. Verschiedene Einnahmen			—	—
Total der Einnahmen			56,447	05
Ausgaben.				
I. Personal:				
Arbeitslöhne, Reiseentschädigungen, Dienstkleider etc. .			19,478	25
II. Unterhalt und kleiner Ersatz:				
a. Anlagen, Gebäude und feste Einrichtungen . . .	2,699	90		
b. Mechanische und elektrische Einrichtungen, Mobiliar .	37	25	2,737	15
III. Verschiedene Ausgaben:				
a. Bureaukosten, Beleuchtung, Heizung und Reinigung .	95	41		
b. Konsummaterial für den Kraftwerkbetrieb	168	70		
c. Energieabgabe durch Dritte	17,202	25		
d. Unfallentschädigungen und Unfallversicherungsprämien	532	55		
e. Verschiedenes (Beiträge in die Hilfskassen etc.) . .	2,643	85	20,642	76
IV. Einlage in den Erneuerungsfonds:				
Für die maschinellen Anlagen, Mobiliar und Gerätschaften			1,119	15
V. Kapitalverzinsung			12,307	15
Total der Ausgaben			56,284	46
Rechnungsabschluss.				
Einnahmen			56,447	05
Ausgaben			56,284	46
Netto-Ertrag			162	59
zuzüglich: Einlage in den Erneuerungsfonds			1,119	15
Kapitalverzinsung			12,307	15
Roh-Ertrag (Uebertrag auf Betriebseinnahmen, Rubr. IV. B)			13,588	89

6. Dampfschiffbetrieb Thuner- und Brienzersee.

Betriebsrechnung 1925.

	Thunersee		Brienzersee		Beide Seen zusammen		TOTAL	
Einnahmen.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1. Transport-Einnahmen:								
Personentransport	591,393	59	173,865	44	765,259	03		
Gepäcktransport	3,153	23	1,119	55	4,272	78		
Tier- und Gütertransport	9,113	41	4,706	49	13,819	90		
Posttransport	—	—	4,200	—	4,200	—		
	603,660	23	183,891	48	787,551	71		
2. Verschiedene Einnahmen:								
Pacht- und Mietzinse, Ertrag der Schiffsrestauration etc.	6,995	70	3,559	35	10,555	05		
Gesamt-Einnahmen	610,655	93	187,450	83	798,106	76		
Ausgaben.								
1. Zentralverwaltung:								
a. Besoldungen des Personals					24,925	75		
b. Nebenkosten: Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Inserate etc.					3,565	66	28,491	41
2. Betriebspersonal:								
a. Besoldungen des Fahr- u. Stationspersonals	125,133	35	74,848	50	199,981	85		
b. Uniformierungskosten des Fahr- und Stationspersonals					5,631	85	205,613	70
3. Materialverbrauch für den Schiffsbetrieb:								
a. Brennmaterial	70,121	45	43,947	20	114,068	65		
b. Beleuchtungsmaterial	145	10	95	50	240	60		
c. Schmiermaterial	6,321	55	2,329	80	8,651	35		
d. Putzmaterial	737	75	363	30	1,101	05		
e. Diverse Materialien (Bureaubedürfnisse, Drucksachen etc.)	4,321	67	3,270	40	7,592	07	131,653	72
4. Unterhalt der Schiffe samt Zubehörden, Stationen und Liegenschaften:								
a. Besoldungen des Werftepersonals	123,107	50	102,782	95	225,890	45		
b. Materialkosten für die Dampfboote	15,650	60	7,429	35	23,079	95		
c. Verbrauchsmaterialien für d. Werftebetrieb	3,572	30	1,432	30	5,004	60		
d. Materialien für die Stationen und Liegenschaften	6,415	88	1,179	57	7,595	45	261,570	45
Uebertrag							627,329	28

	Thunersee		Brienzersee		Beide Seen zusammen		TOTAL	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Uebertrag							627,329	28
5. Verschiedene Ausgaben:								
a. Pacht- und Mietzinse	1,275	85	900	—	2,175	85		
b. Feuer- und Cascoversicherungen und Entschädigungen					7,162	36		
c. Unfallversicherungen und Entschädigungen					13,008	55		
d. Andere Versicherungen, Transportentschädigungen					88	61		
e. Steuern und Abgaben					2,829	35		
f. Beiträge an die Hilfskassen etc. . . .					50,419	05		
g. Reklame, Propaganda und Verschiedenes					3,929	44	79,613	21
6. Ausgaben für den Betrieb des Zufahrtsgeleises Scherzligen							8,552	45
Gesamt-Ausgaben							715,494	94

Rechnungs-Abschluss.

	Fr.	Cts.
Total der Einnahmen	798,106	76
Total der Ausgaben	715,494	94
Ueberschuss der Einnahmen	82,611	82

F. Kapitalnachweis 1925.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.				
1. Zuwendungen aus dem Betriebsertrag:				
für Abschreibungen von den zu tilgenden Verwendungen pro 1925			369,705	12
2. Erlöse und Rückerstattungen:				
a. zugunsten des Baukonto	577,446	93		
b. » der unvollendeten Bauobjekte	668,192	—	1,245,638	93
3. Uebertrag vom Konto unvollendeter Bauobjekte auf Baukonto			2,272,402	48
4. Passivsaldo-Vortrag			8,017,583	49
Total der Einnahmen			11,905,330	02
Ausgaben.				
1. Passivsaldo vom Vorjahr			6,906,557	95
2. Rückzahlung von Kapitalien:				
Elektrifikations-Anleihen			50,729	60
3. Ausgaben auf Baukonto			2,272,402	48
4. Ausgaben für unvollendete Bauobjekte			1,657,801	23
5. Verwendungen auf Nebengeschäfte:				
Dampfschiffahrt Thuner- und Brienzersee			648,133	64
6. Zu tilgende Verwendungen			369,705	12
Total der Ausgaben			11,905,330	02

Berner Alpenbahn-Gesellschaft

Bern-Lötschberg-Simplon.

IX.

Beilagen

zum

Geschäftsbericht für 1925.

A. Jahresrechnung und Bilanz der Pensions- und Hilfskasse für die Beamten und Angestellten der Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon und Bern-Neuenburg-Bahn

auf 31. Dezember 1925.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Jahresrechnung pro 1925.				
A. Einnahmen.				
1. Beiträge der Mitglieder:				
a. Eintrittsgelder	2,526	20		
b. Nachzahlungen: nach Art. 1, Abs. 9, der Statuten (Uebertritte von bei der Hilfskasse für die ständigen Arbeiter Versicherten zur Pensions- und Hilfskasse)	31,703	95		
c. Beiträge von Gehaltserhöhungen	29,916	55		
d. » » » auf den Uebergangszulagen	85,858	70		
e. Regelmässige Beiträge	255,303	05	405,308	45
2. Beiträge der Gesellschaften:				
a. Eintrittsgelder	2,526	20		
b. Nachzahlungen: nach Art. 1, Abs. 9, der Statuten (Uebertritte von bei der Hilfskasse für die ständigen Arbeiter Versicherten zur Pensions- und Hilfskasse)	26,116	80		
c. Beiträge von Gehaltserhöhungen	37,388	10		
d. » » » auf den Uebergangszulagen	107,323	40		
e. Regelmässige Beiträge	358,808	45		
f. Ersatz der gemäss Art. 43 ausfallenden ordentlichen Mitgliederbeiträge	1,480	90	533,643	85
3. Verschiedene Einnahmen:				
a. Kapitalzinse: aus Wertschriften Fr. 459,428. 34; aus unterpfändlich versicherten Guthaben » 34,126. 35	493,554	69		
b. Kursgewinne auf Wertschriften	92,953	90		
c. Verschiedenes (Bussengelder, Erlöse von Fundgegenständen etc.)	6,617	21	593,125	80
Total			1,532,078	10
B. Ausgaben.				
1. Pensionen:				
a. an Invalide	164,889	70		
b. an Witwen und Waisen	47,108	70	211,998	40
2. Entschädigungen für Gehaltsausfall bei vorübergehender Arbeitsunfähigkeit			20,581	45
3. Kurkosten gemäss Art. 36			750	—
4. Abfindungen gemäss Art. 29			—	—
5. Abgangsentschädigungen an austretende Mitglieder gemäss Art. 12			13,015	15
6. Sterbegeld (Art. 38)			550	—
7. Rückerstattung von Beiträgen gemäss Zirkular 2515/22			47,775	90
8. Kursverluste auf Wertschriften			—	—
9. Verschiedene Ausgaben (Steuern)			38,560	60
Total			333,231	50
C. Ueberschuss der Einnahmen			**1,198,846**	**60**

	Fr.	Cts	Fr.	Cts
II. Rechnung über die Sparkasse (Art. 50).				
A. Einnahmen.				
1. Guthaben der Mitglieder am Anfang des Jahres 1925			11,588	40
2. Einlagen pro 1925:				
a. der Mitglieder	385	20		
Zinse à 3½ %	175	15	560	35
b. der Gesellschaften	539	40		
Zinse à 3½ %	245	50	784	90
Total			12,933	65
B. Ausgaben.				
1. Rückzahlungen an austretende Mitglieder			—	—
2. Guthaben der Mitglieder am Ende des Jahres 1925			12,933	65
Total			12,933	65
III. Rechnung über das Deckungskapital.				
a. Vorhandenes Deckungskapital am Anfang des Jahres 1925			9,601,258	10
b. Einnahmenüberschuss pro 1925			1,198,846	60
Dazu: **Vorhandenes Deckungskapital Ende 1925**			10,800,104	70
Betrag des versicherungstechnischen Defizits am 31. Dezember 1924 . .	2,245,543	40		
* Zins à 3½ % pro 1925	78,594	—		
Hiervon ab:	2,324,137	40		
Im Jahre 1925 einbezahlte Monatsbetreffnisse für die auf 1. Mai 1921 eingetretenen Gehaltszulagen:				
Mitglieder 85,858. 70				
Gesellschaften 107.323. 40	193,182	10	2,130,955	30
Erforderliches Deckungskapital am 31. Dezember 1925			**12,931,060**	—

IV. Bilanz.

Aktiven.

1. Wertschriften:		Nominalwert		Ankaufswert			Börsenkurs vom 31. Dez. 1925			Bilanzwert		
		Fr.	Ct.	%	Fr.	Ct.	%	Fr.	Ct.	%	Fr.	Ct.
a. Kassascheine.												
Bundeskassascheine 1923/27 . .	4½ %	80,000	—	98,85	79,080	—	—	79,080	—	98,85	79,080	—
» 1923/28 . .	4½ %	20,000	—	98,75	19,750	—	—	19,750	—	98,75	19,750	—
Kanton Bern 1921/27 . .	6 %	500,000	—	100	500,000	—	—	500,000	—	100	500,000	—
Hypothekarkasse Kanton Bern .	4¼ %	680,000	—	100	680,000	—	—	680,000	—	100	680,000	—
» » » .	5 %	732,000	—	100	732,000	—	—	732,000	—	100	732,000	—
» » » .	5½ %	290,000	—	100	290,000	—	—	290,000	—	100	290,000	—
Kantonalbank von Bern . . .	4½ %	500,000	—	100	500,000	—	—	500,000	—	100	500,000	—
» » » . . .	5 %	209,000	—	100	209,000	—	—	209,000	—	100	209,000	—
» » » . . .	5½ %	225,000	—	100	225,000	—	—	225,000	—	100	225,000	—
Uebertrag		3,236,000	—		3,234,830	—		3,234,830	—		3,234,830	—

* Zins als Buchungsposten gemäss Verlangen des Eisenbahndepartements.

	Nominalwert		Ankaufswert			Börsenkurs vom 31. Dez. 1925			Bilanzwert		
	Fr.	Ct.	%	Fr.	Ct.	%	Fr.	Ct.	%	Fr.	Ct.
Uebertrag	3,236,000	—		3,234,830	—		3,234,830	—		3,234,830	—
b. Obligationen.											
Eidg. Anleihe 1913 . . . . . 4 %	26,000	—	89,67	23,314	20	95,5	24,830	—	89,67	23,314	20
» » 1922 . . . . . 4 %	489,000	—	96,6	472,350	—	94	459,660	—	94	459,660	—
» » » . . . . . . 5½ %	401,000	—	100	401,026	—	102,25	410,022	50	100	401,000	—
III. Eidg. Mobilis.-Anleihe 1915 4½ %	30,000	—	98,91	29,675	—	95,3	28,590	—	95,3	28,590	—
VI. » » 1917 4½ %	87,000	—	93,76	81,570	50	96,5	83,955	—	93,76	81,570	50
VII. » » 1917 4½ %	139,000	—	93,66	130,187	50	96,25	133,787	50	93,66	130,187	50
VIII. » » 1917 5 %	20,000	—	101,75	20,350	—	100,9	20,180	—	100	20,000	—
Schweiz. Bundesbahnen A-K . 3½ %	40,000	—	80,11	32,047	50	82,75	33,100	—	80,11	32,047	50
» » Serie I 1910 3½ %	46,500	—	78,21	36,370	75	80	37,200	—	78,21	36,370	75
» » 1912/14 . . 4 %	110,000	—	85,82	94,407	50	87,25	95,975	—	85,82	94,407	50
» » II. Elektr. 1922 4½ %	5,000	—	96,5	4,825	—	96,75	4,837	50	96,5	4,825	—
» » III. » 1923 4 %	700,000	—	93,06	651,435	50	90,5	633,500	—	90,5	633,500	—
» » IV. » 1924 5 %	70,000	—	98,25	68,775	—	101,25	70,875	—	98,25	68,775	—
Kanton Bern 1895 . . . . . 3 %	189,000	—	78,35	148,084	25	80,4	151,956	—	78,35	148,084	25
» » 1899 . . . . . 3½ %	12,000	—	72	8,640	—	95,5	11,460	—	72	8,640	—
» » 1900 . . . . . 3½ %	45,000	—	74,8	33,660	—	81,75	36,787	50	74,8	33,660	—
» » 1906 . . . . . 3½ %	49,500	—	77,25	38,238	75	81,5	40,342	50	77,25	38,238	75
» » 1911 . . . . . 4 %	139,500	—	86,89	121,215	50	84,5	117,877	50	84,5	117,877	50
» » 1914 . . . . . 4¼ %	50,000	—	87,3	43,650	—	89,75	44,875	—	87,3	43,650	—
» » 1915 . . . . . 4¾ %	397,000	—	99,51	395,057	50	97	385,090	—	97	385,090	—
» » 1919 . . . . . 5 %	300,000	—	97	291,000	—	101	303,000	—	97	291,000	—
» » 1921 . . . . . 5½ %	728,000	—	100,10	728,758	50	102,75	748,020	—	100	728,000	—
» » 1923 . . . . . 4½ %	190,000	—	96,5	183,350	—	94,5	179,550	—	94,5	179,550	—
» » 1925 . . . . . 5 %	300,000	—	98	294,000	—	100,75	302,250	—	98	294,000	—
Hypothekarkasse Kt. Bern 1897 . 3 %	62,000	—	74,33	46,089	20	76,1	47,182	—	74,33	46,089	20
» » » 1905 . 3½ %	40,000	—	79,25	31,700	—	82	32,800	—	79,25	31,700	—
» » » 1915 . 4¾ %	120,000	—	99,06	118,875	—	98	117,600	—	98	117,600	—
» » » 1923 . 4½ %	300,000	—	98	294,000	—	94	282,000	—	94	282,000	—
» » » 1924 . 5½ %	56,000	—	100	56,030	—	103	57,680	—	100	56,000	—
Kanton Neuenburg 1921 . . . 6 %	200,000	—	99	198,000	—	102	204,000	—	99	198,000	—
» » 1924 . . . 5 %	200,000	—	95,5	191,000	—	99,5	199,000	—	95,5	191,000	—
Einwohnergemeinde Bern 1910 . 4 %	50,000	—	100,5	50,250	—	82,5	41,250	—	82,5	41,250	—
» » 1925 . 5 %	300,000	—	99,10	297,300	—	—	297,300	—	99,1	297,300	—
» Interlaken 1904 3¾ %	159,000	—	98,65	156,853	50	75	119,250	—	75	119,250	—
Bern. Kraftwerke A. G. 1909/12 . 4¼ %	90,000	—	93,28	83,955	—	97	87,300	—	93,28	83,955	—
» » » 1916 . 5 %	30,000	—	93,04	27,912	50	98	29,400	—	93,04	27,912	50
» » » 1919 . 5 %	300,000	—	96,5	289,500	—	98,1	294,300	—	96,5	289,500	—
Schuldbriefe (grundpfandversichert) . . 5¾ %	1,055,000	—	100	1,055,000	—	—	1,055,000	—	100	1,055,000	—
» » . . 5½ %	300,000	—	100	300,000	—	—	300,000	—	100	300,000	—
(Durchschnittlicher Ertrag 4,91 % berechnet auf dem Ankaufswert - ohne zukünftige Kursgewinne.)	11,061,500	—		10,763,284	15		10,756,613	—		10,653,425	15

2. Diverse Debitoren:

a. Guthaben bei der Kantonalbank von Bern	Fr. 123,860. —		
b. » bei der Berner Alpenbahn-Gesellschaft B. L. S.	» 9,750. 80		
c. Noch nicht verfallene Zinsen auf Wertschriften	» 131,507. 85		
d. Verschiedene Debitoren	» 6,994. 55	272,113	20
		10,925,538	35
e. Versicherungstechnisches Defizit per 31. Dezember 1925		2,130,955	30
		13,056,493	65

Passiven.

1. Guthaben der Sparkassenmitglieder		12,933	65
2. Verschiedene Kreditoren		112,500	—
3. Deckungskapital: *a.* Vorhanden	Fr. 10,800,104. 70		
b. Versicherungstechnisches Defizit per 31. Dez. 1925	» 2,130,955. 30	12,931,060	—
		13,056,493	65

V. Mitgliederbestand auf 31. Dezember 1925.

1. Beitragspflichtige Mitglieder (wovon 1 der Sparkasse angehörend)	879
2. Unterstützte Mitglieder:	
a. vorübergehend unterstützte Mitglieder (Art. 35, Ziffer 1)	16
b. Pensionierte: Invalide (wovon 3 teilweise)	62
Witwen	37
Waisen	53

B. Jahresrechnung und Bilanz der Kranken- und Hilfskasse

für die ständigen Arbeiter der Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon und Bern-Neuenburg-Bahn

auf 31. Dezember 1925.

a. Krankenversicherung.

I. Jahresrechnung

für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 1925.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.				
1. Krankenkassenauflage:				
a. der Mitglieder, Art. 38a	47,347	85		
b. der Gesellschaften, Art. 36a	15,782	40		
2. Ordnungsbussen	118	—		
3. Kapitalzinse	9,249	85		
4. Verschiedene Einnahmen: Kursgewinne . . . Fr. 2,250. — / Unfallrenten . . . » 1,931. 30	4,181	30		
Total			76,679	40
Ausgaben.				
1. Entschädigung für Lohnausfall (Krankengeld), Art. 13—20	43,457	75		
2. Aerztliche Behandlung, Art. 21—23	9,913	05		
3. Beitrag an die Entbindungskosten, Art. 27	50	—		
4. Spitalverpflegung, Art. 24	1,530	50		
5. Heilmittel, Art. 25	2,582	55		
6. Optische und orthopädische Apparate, Art. 26	280	35		
7. Kuren, Art. 27	342	—		
8. Sterbegeld, Art. 28	80	—		
9. Verschiedene Ausgaben: Steuern	765	90		
Total			59,002	10
Ueberschuss der Einnahmen			17,677	30

II. Bilanz.

Aktiven.	Kurswert in % bei Ankauf	Börsenkurs 31. 12. 25	eingestellt	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1. Wertschriften:							
a. Kassascheine.							
Kanton Bern 6 %	100	—	100	10,000	—		
Hypothekarkasse des Kantons Bern 5 %	100	—	100	35,000	—		
Kantonalbank von Bern 5 %	100	—	100	2,000	—		
» » » 5½ %	100	—	100	5,000	—		
b. Obligationen.							
Eidg. Anleihe 1922 4 %	97,5	94	94	9,400	—		
III. Eidg. Mobilisationsanleihe 1915 4½ %	100	95,3	95,3	19,060	—		
Schweiz. Bundesbahnen 1910 3½ %	78,425	80	78,425	23,527	50		
Kanton Bern 1915 4¾ %	99,75	97	97	24,250	—		
» » 1923 4½ %	96,5	94,5	94,5	12,285	—		
» » 1925 5 %	98	100,75	98	9,800	—		
Hypothekarkasse des Kantons Bern 1924 5½ %	100	103	100	50,000	—	200,322	50
2. Verschiedene Debitoren:							
a. Guthaben bei der Kantonalbank von Bern				318	50		
b. » » » Berner-Alpenbahn-Gesellschaft B. L. S.				1,006	—		
c. Noch nicht verfallene Zinse auf Wertschriften				1,655	95	2,980	45
						203,302	95
Passiven.							
Spezialfonds für ausserordentliche Unterstützungen						* 203,302	95

* Bestand am Anfang des Jahres 1925	Fr. 185,724. 65
Einnahmenüberschuss pro 1925	» 17,677. 30
	Fr. 203,401. 95
abzüglich: Ausgaben pro 1925, Art. 35	» 99. —
Bestand am Ende des Jahres 1925	Fr. 203,302. 95

b. Invaliditäts- und Sterbeversicherung.

I. Jahresrechnung

für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 1925.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.				
1. Beiträge:				
a. der Mitglieder, Art. 38 b	12,438	75		
b. der Gesellschaften, Art. 36 b	62,193	75	74,632	50
2. Wiedereintritt, Art. 8, 3.			305	65
3. Verschiedene Einnahmen:				
Kapitalzinse	37,202	40		
Kursgewinne	8,230	—	45,432	40
Total			120,370	55
Ausgaben.				
1. Invalidenpensionen, Art. 34	1,241	—		
2. Einmalige Abfindungen, Art. 31	2,390	75		
3. Rückzahlungen an ausgetretene Mitglieder, Art. 8 und 9	10,064	55		
4. Uebertrag der Gesellschaftsbeiträge für Mitglieder, welche zur Pensions- und Hilfskasse übergetreten sind, Art. 9	19,897	—		
5. Verschiedene Ausgaben: Steuern	4,056	90		
Total			37,650	20
Ueberschuss der Einnahmen			82,720	35

II. Kapitalrechnung.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1. Reservebestand am Anfang des Jahres 1925			731,431	45
2. Zuzüglich Einnahmenüberschuss pro 1925			82,720	35
3. Reservebestand am Ende des Jahres 1925			814,151	80

III. Bilanz.

Aktiven.

	Kurswert in % bei Ankauf	Börsenkurs 31. 12. 25	eingestellt	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1. Wertschriften:							
a. Kassascheine.							
Kanton Bern 6 %	100	—	100	130,000	—		
Hypothekarkasse des Kantons Bern 5 %	100	—	100	75,000	—		
Kantonalbank von Bern 5 %	100	—	100	9,000	—		
» » » 5½ %	100	—	100	20,000	—		
b. Obligationen.							
Eidg. Anleihe 1922 4 %	95,92	94	94	71,440	—		
VII. Eidg. Mobilisationsanleihe 1917 4½ %	97	96,25	96,25	34,650	—		
VIII. » » 5 %	102,15	100,9	100	20,000	—		
Schweiz. Bundesbahnen 1912/14 4 %	84,1	87,25	84,10	33,640	—		
» » III. Elektr. 1923 4 %	94,5	90,5	90,5	54,300	—		
Kanton Bern 1915 4¾ %	99,75	97	97	33,950	—		
» » 1923 4½ %	96,5	94,5	94,5	151,200	—		
» » 1925 5 %	98	100,75	98	49,000	—		
Hypothekarkasse des Kantons Bern 1924 5½ %	100	103	100	115,000	—		
Kanton Neuenburg 1924 5 %	95,5	99,5	95,5	9,550	—	806,730	—
2. Verschiedene Debitoren:							
a. Guthaben bei der Kantonalbank von Bern				7,001	—		
b. Guthaben bei der Berner Alpenbahn-Gesellschaft B. L. S.				2,926	—		
c. Noch nicht verfallene Zinse auf Wertschriften				7,051	70	16,978	70
Total						823,708	70

Passiven.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1. Verschiedene Kreditoren			9,556	90
2. Deckungskapital			814,151	80
Total			823,708	70

Die Hilfskasse zählt auf 31. Dezember 1925: 313 Mitglieder.

C.

Verkehrsstatistische Tabellen

über den

Bahnbetrieb.

Tabellen 1—12.

1. Verkehr und Einnahmen nach den einzelnen Rechnungsrubriken.

I. Personentransport.	Transportquantitäten				Einnahmen			
	1924		1925		1924		1925	
	Personen	%	Personen	%	Fr.	%	Fr.	%
a) Zur gewöhnlichen Taxe.								
Einfache Fahrt I. Klasse	8,203	0,30	9,465	0,34	62,633. 86	1,66	75,228. 84	1,76
» » II. »	53,239	1,95	54,468	1,94	256,508. 66	6,82	268,946. 55	6,30
» » III. »	418,973	15,31	437,633	15,61	953,471. 43	25,33	1,039,399. 91	24,37
b) Zu ermässigten Taxen.								
Hin- und Rückfahrt I. Klasse	2,148	0,08	4,506	0,16	9,850. 67	0,26	20,569. 57	0,48
» » » II. »	34,917	1,28	41,564	1,48	91,772. 13	2,44	115,028. 59	2,70
» » » III. »	803,610	29,37	851,364	30,37	994,665. 14	26,43	1,067,765. 89	25,03
Sonntagsbillette II. Klasse	521	0,02	525	0,02	1,620. 15	0,04	1,656. 36	0,04
» III. »	17,017	0,62	19,226	0,69	30,662. 27	0,81	31,681. 42	0,74
Sportbillette II. »	—	—	—	—	—	—	—	—
» III. »	—	—	—	—	—	—	—	—
Gesellsch.- u. Schulfahrtsbillette I. Kl.	494	0,02	1,598	0,06	2,395. 17	0,06	9,290. 90	0,22
» » » II. »	10,700	0,39	16,160	0,58	32,188. 62	0,86	83,844. 90	1,97
» » » III. »	132,562	4,84	146,687	5,23	200,902. 98	5,34	242,329. 83	5,68
Rundfahrtbillette I. Klasse	11,293	0,41	9,600	0,34	41,493. 47	1,10	38,308. 31	0,90
» II. »	34,206	1,25	35,390	1,26	88,539. 76	2,35	97,143. 86	2,28
» III. »	27,692	1,01	38,324	1,37	67,059.96	1,78	104,359. 87	2,45
Kombinierbare Rundreisebill. I. Kl.	7,761	0,28	8,212	0,29	29,603. 60	0,79	31,701. 35	0,74
» » II. »	27,004	0,99	36,905	1,32	90,264. 92	2,40	123,366. 05	2,89
» » III. »	75,760	2,77	91,982	3,28	188,742. 07	5,01	229,064. 24	5,37
Reiseunternehmerbillette I. Kl.	13,663	0,50	16,948	0,60	56,824. 82	1,51	77,612. 02	1,82
» II. »	33,468	1,22	44,173	1,58	112,405. 34	2,99	154,244. 73	3,62
» III. »	12,607	0,46	20,470	0,73	37,946. 32	1,01	57,797. 47	1,35
Abonnementsbillette II. Klasse	969	0,04	1,516	0,05	473. 65	0,01	613. 03	0,01
» III. »	842,019	30,77	730,458	26,06	159,110. 48	4,23	132,100. 86	3,10
Generalabonnemente I. Klasse	153	0,01	179	0,01	664. 96	0,02	802. 78	0,02
» II. »	20,191	0,74	24,362	0,87	67,771. 57	1,80	72,667. 52	1,70
» III. »	54,263	1,98	64,308	2,29	109,814. 76	2,92	119,279. 19	2,80
Militär- und Polizeitransporte III. Kl.	5,142	0,19	8,261	0,30	15,523. 31	0,41	15,331. 11	0,36
Beamtenbillette I. Klasse	496	0,02	479	0,02	871. 10	0,02	811 .88	0,02
» II. »	5,216	0,19	5,137	0,18	4,639. 78	0,12	4,353. 08	0,10
» III. »	81,828	2,99	83,092	2,97	43,041. 68	1,14	43,070. 22	1,01
Gemeinschaft S. B. B./B. L. S. Thun-Scherzligen	—	—	—	—	12,778. 99	0,34	7,329. 70	0,17
Total	2,736,115	100,00	2,802,992	100,00	3,764,241. 62	100,00	4,265,700. 03	100,00
Rekapitulation nach Klassen.								
I. Klasse	44,211	1,61	50,987	1,82	204,337. 65	5,43	254,325. 65	5,96
II. »	220,431	8,06	260,200	9,28	746,184. 58	19,82	921,864. 67	21,61
III. »	2,471,473	90,33	2,491,805	88,90	2,813,719. 39	74,75	3,089,509. 71	72,43
Total	2,736,115	100,00	2,802,992	100,00	3,764,241. 62	100,00	4,265,700. 03	100,00

	Transportquantitäten				Einnahmen			
	1924		1925		1924		1925	
	Tonnen	%	Tonnen	%	Fr.	%	Fr.	%
II. Gepäcktransport	8,424	—	9,026	—	301,878. 21	96,32	312,457. 35	95,58
Nebengebühren	—	—	—	—	11,530. 15	3,68	14,458. 20	4,42
Total	8,424	—	9,026	—	313,408. 36	100,00	326,915. 55	100,00
III. Tiertransport.	Stück		Stück					
I. Klasse	5,573	9,60	5,967	10,73				
II. »	34,039	58,60	29,135	52,37	198,926. 08	97,31	187,749.06	97,07
III. »	10,453	18,00	11,887	21,36				
IV. »	8,017	13,80	6,646	15,54				
Nebengebühren	—	—	—	—	5,503. 90	2,69	5,673. 47	2,93
Total	58,082	100,00	55,635	100,00	204,429. 98	100,00	193,422. 53	100,00
IV. Gütertransport.	Tonnen		Tonnen					
Eilgut	4,279	0,26	4,344	0,23				
Stückgutklasse 1	32,475	2,01	30,972	1,63				
» 2	24,647	1,52	25,052	1,31				
Wagenladungsklasse A	19,135	1,18	15,268	0,80				
» B	62,733	3,88	48,217	2,53				
» Spezialtarif Ia	8,626	0,53	6,478	0,34	5,850,689.35	97,98	4,528,542. 07	96,70
» » Ib	50,646	3,13	15,223	0,80				
» » IIa	4,179	0,26	3,618	0,19				
» » IIb	35,508	2,19	40,179	2,11				
» » IIIa	10,922	0,67	6,981	0,37				
» » IIIb	68,900	4,26	55,791	2,93				
Ausnahmetarife	1,296,711	80,11	1,651,939	86,76				
Nebengebühren	—	—	—	—	120,586. 85	2,02	154,339. 36	3,30
Total	1,618,761	100,00	1,904,062	100,00	5,971,276. 20	100,00	4,682,881. 43	100,00
V. Posttransporte.	4,506	—	4,645	—	162,341. 95	—	163,082. 95	—
VI. Verschiedene Einnahmen	—	—	—	—	516,221. 87	—	627,598. 34	—
Gesamt-Einnahmen	—	—	—	—	10,931,919. 98	—	10,259,600. 83	—

2. Durchschnittsergebnisse des Verkehrs und der Einnahmen.

Betriebslänge 118 Kilometer.	1924	1925
A. Verkehr.		
Personentransport.		
Gesamtzahl der Reisenden im ganzen	2,736,115	2,802,992
» » » per Bahnkilometer	23,187	23,754
Personenkilometer I. Klasse	1,009,091	1,290,394
» II. »	5,562,210	7,195,075
» III. »	38,517,607	41,112,676
» im ganzen	45,088,908	49,598,145
» per Bahnkilometer	382,109	420,323
» per Zugskilometer	51,10	52,61
» per Achsenkilometer	4,23	4,12
Mittlere Ausnützung der Sitzplätze %	25,03	24,67
Jeder Reisende hat im Durchschnitt befahren km	16,48	17,69
Gepäck-, Tier- und Gütertransport.		
Gepäcktransport.		
Gepäck Tonnen	8,424	9,026
» %	0,51	0,47
Tiertransport.		
Tiere Stückzahl	58,082	55,635
» Gewicht in Tonnen	13,021	11,765
» %	0,79	0,61
Gütertransport.		
Güter aller Art Tonnen	1,618,761	1,904,062
» » » %	98,42	98,68
Gesamtgewicht aller Güter inkl. Gepäck		
» Tiere und Post im ganzen Tonnen	1,644,712	1,929,498
» per Bahnkilometer	13,938	16,352
Posttransport.		
Poststücke über 5 kg Tonnen	4,506	4,645
» über 5 kg %	0,28	0,24
Gepäcktonnenkilometer	201,936	225,253
Tiertonnenkilometer	256,772	246,806
Gütertonnenkilometer	79,481,874	82,546,173
Posttonnenkilometer	139,796	139,143
Tonnenkilometer im ganzen	80,080,378	83,157,375
» per Bahnkilometer	678,647	704,724
» per Zugskilometer	61,13	61,69
» per Achsenkilometer	3,31	3,43
Mittlere Ausnützung der Tragkraft %	51,72	53,59
Jede Tonne hat im Durchschnitt befahren km	48,69	43,10

B. Betriebseinnahmen.

		1924	1925
Personentransport.			
Ertrag des Personentransportes im ganzen	Fr.	3,764,242	4,265,700
» » » per Bahnkilometer	»	31,900	36,150
» » » per Zugskilometer	»	4,27	4,52
» » » per Achsenkilometer	Cts.	35,35	35,43
» » » per Reisenden	Fr.	1,38	1,52
» » » per Reisenden und Kilometer	Cts.	8,36	8,60
» » » in Prozenten der gesamten Transporteinnahmen	%	36,14	44,29
Gepäck- Tier- und Gütertransport.			
Ertrag des Gepäcktransportes im ganzen	Fr.	313,408	326,916
» » » in Prozenten	%	4,71	6,09
» » » per Tonne	Fr.	37,20	36,22
» » » per Tonne und Kilometer	Cts.	155,20	145,13
» » » per 100 Fr. Personeneinnahmen	Fr.	8,33	7,66
Ertrag des Tiertransportes im ganzen	»	204,430	193,423
» » » in Prozenten	%	3,07	3,61
» » » per Stück		3,52	3,48
» » » per Tonne und Kilometer	Cts.	79,62	78,37
Ertrag des Gütertransportes im ganzen	Fr.	5,971,276	4,682,881
» » » in Prozenten	%	89,78	87,26
» » » per Tonne	Fr.	3,69	2,46
» » » per Tonne und Kilometer	Cts.	7,51	5,67
Ertrag des Posttransportes im ganzen	Fr.	162,342	163,083
» » » in Prozenten	%	2,44	3,04
» » » per Tonne	Fr.	36,03	35,11
Gesamtertrag (Gepäck, Tiere, Güter und Post) im ganzen	»	6,651,456	5,366,303
» » » » » » per Bahnkilometer	»	56,368	45,477
» » » » per Zugskilometer	»	5,08	3,98
» » » » per Achsenkilometer	Cts.	27,49	22,14
» » » » per Tonne und Kilometer	»	8,31	6,45
» » » » in Prozenten der gesamten Transporteinnahmen	%	63,86	55,71
Total der Transporteinnahmen im ganzen	Fr.	10,415,698	9,632,003
» » » per Bahnkilometer	»	88,269	81,627
» » » Zugskilometer	»	7,95	7,15
» » » per Achsenkilometer	Cts.	29,89	26,55
« » » in Prozenten der Gesamteinnahmen	%	95,28	93,88
Pachtzinse- und Mietzinse		333,501	366,564
Ertrag von Hilfsgeschäften		158,290	213,037
Sonstige Einnahmen		24,431	47,997
Verschiedene Einnahmen im ganzen	Fr.	516,222	627,598
» » per Bahnkilometer	»	4,375	5,319
» » in Prozenten der Gesamteinnahmen	%	4,72	6,12
Gesamteinnahmen im ganzen	Fr.	10,931,920	10,259,601
» per Bahnkilometer	»	92,643	86,946
» per Zugskilometer	»	8,34	7,61
» per Achsenkilometer	Cts.	31,37	28,28

3. Verkehr und Einnahmen nach den Monaten.

Monate	Transportquantitäten																	
	Personen	Gepäck	Tiere	Güter														
	Zahl	Tonnen	Stück	Eilgut	Stückgut 1	Stückgut 2	A	B	Spezial-Tarife I a	I b	II a	II b	III a	III b	Ausnahme-Tarife	Posttransporte über 5 kg	Total	Dienstgüter
				Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
Januar	173,317	841	3,280	323	2,231	1,672	1,480	3,796	584	2,247	195	2,609	426	2,527	177,698	—	195,788	—
Februar	164,096	643	2,500	268	2,253	1,776	1,290	3,555	501	1,233	265	2,766	342	3,124	102,346	—	119,719	—
März	203,776	340	3,108	314	2,478	1,924	1,333	4,417	731	1,397	249	3,245	687	2,891	119,135	800	139,601	—
April	202,902	487	4,084	332	2,576	2,164	1,505	4,481	549	1,236	199	4,056	952	3,175	111,957	—	133,182	—
Mai	192,564	532	5,270	355	2,828	2,215	1,070	3,615	577	930	225	3,834	729	4,000	141,274	—	161,652	—
Juni	280,679	660	6,517	435	2,758	2,126	1,190	4,185	579	866	203	1,896	621	5,395	129,409	800	150,463	—
Juli	369,262	1,271	2,089	478	2,724	2,250	1,103	4,503	538	723	568	3,222	541	6,799	191,888	—	215,337	20
August	339,948	1,707	3,307	409	2,533	2,002	1,131	4,115	420	883	339	3,892	500	6,467	145,220	—	167,911	—
September	299,974	941	9,178	334	2,610	2,278	1,069	3,662	504	882	245	3,543	512	4,822	127,451	800	148,712	—
Oktober	179,901	505	7,943	327	2,814	2,648	1,499	5,296	487	1,601	581	4,597	740	6,371	138,989	—	165,950	5
November	162,729	437	5,573	304	2,546	2,072	1,377	3,343	429	1,686	363	2,933	425	5,404	126,188	—	147,070	230
Dezember	233,844	662	2,786	465	2,621	1,925	1,221	3,249	579	1,539	186	3,586	506	4,816	140,384	2,245	163,322	130
Total	2,802.992	9,026	55,635	4,344	30,972	25,052	15,268	48,217	6,478	15,223	3,618	40,179	6,981	55,791	1,651,939	4,645	1,908,707	385

Monate	Einnahmen															
	Personen		Gepäck		Tiere		Güter		Posttransporte Stücke über 5 kg		Verschied. Einnahmen		TOTAL		Einnahmen p. Bahnkm	
	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.
Januar	251,088	67	19,594	56	9,552	59	471,278	79	—	—	29,620	55	781,135	16	6.619	79
Februar	165,310	40	21,697	59	10,147	29	303,546	—	—	—	7,280	95	507,982	23	4,304	93
März	193,544	21	13,895	67	12,543	90	348,640	43	30,000	—	9,510	50	608,134	71	5,153	68
April	262,424	35	16,757	87	17,953	35	348,510	66	—	—	14,768	70	660.414	93	5,596	75
Mai	302,146	49	18,551	25	16,607	72	375,637	15	—	—	14,701	16	727,643	77	6,166	47
Juni	473,879	74	31,544	21	14,995	46	428,159	14	30,000	—	22,510	08	1,001,088	63	8.483	81
Juli	678,387	—	53,325	12	6,348	22	416,328	87	—	—	22,578	84	1,176,968	05	9,974	31
August	694,234	62	64,718	72	13,776	46	451,843	33	—	—	23,794	10	1,248.367	23	10,579	38
September	518,631	73	34,653	05	29,825	31	372,404	96	35,000	—	15,755	26	1,006,270	31	8.527	71
Oktober	295,835	81	19,103	32	27,272	95	461,674	44	—	—	15,456	95	819,343	47	6.943	59
November	211,709	83	13,176	68	25,148	61	359,898	81	—	—	50,926	59	660,860	52	5,600	51
Dezember	218,507	18	19,897	51	9250	67	344,958	85	68,082	95	400,694	66	1,061,391	82	8,994	84
Total	4,265,700	03	326,915	55	193,422	53	4,682,881	43	163,082	95	627.598	34	10,259,600	83	86.945	77
Gegenüber 1924: Mehr	501,458	41	13,507	19	—	—	—	—	741	—	111,376	47	—	—	—	—
Weniger	—	—	—	—	11,007	45	1,288,394	77	—	—	—	—	672.319	15	5,697	62

4. Verkehr nach Entfernungen.

Distanzen	Personen				Personenkilometer				Gepäck		Tiere			Güter	
	I.	II.	III.	Total	I.	II.	III.	Total	Tonnen	Tonnen-Kilom.	Stück	Tonnen	Tonnen-Kilom.	Tonnen	Tonnen-kilometer
km															
1	111	467	2,840	3,418	111	467	2,840	3,418	6	6	—	—	—	—	—
2	7,117	26,651	144,067	177,835	14,234	53,302	288,134	355,670	348	696	34	4	8	2,599	5,198
3	10	1,566	273,071	274,647	30	4,698	819,213	823,941	205	615	147	38	114	36,41	10,923
4	4	111	109,681	109,796	16	444	438,724	439,184	58	232	887	243	972	5,188	20,752
5	5	157	88,601	88,763	25	785	443,005	443,815	18	90	8	—	—	645	3,225
6	6	654	79,391	80,051	36	3,924	476,346	480,306	40	240	94	8	48	1,310	7,860
7	—	264	51,141	51,405	—	1,848	357,987	359,835	20	140	320	71	497	450	3,150
8	—	84	27,334	27,418	—	672	218,672	219,344	14	112	21	2	16	214	1,712
9	73	419	47,233	47,725	657	3,771	425,097	429,525	42	378	173	25	225	481	4,329
10	19,93	17,039	290,475	309,507	19,930	170,390	2,904,750	3,095,070	1,060	10,600	16,162	4,067	40,670	61,147	611,470
11	31	795	222,577	223,403	341	8,745	2,448,347	2,457,433	204	2,244	272	56	616	6,754	74,294
12	—	49	10,864	10,913	—	588	130,368	130,956	21	252	38	3	36	222	2,664
13	16,555	71,439	301,284	389,278	215,215	928,707	3,916,692	5,060,614	2,375	30,875	18,136	3,266	42,458	901,333	11,717,329
14	869	4,454	38,114	43,437	12,166	62,356	533,596	608,118	75	1,050	288	72	1,008	378	5,292
15	—	8	8,341	8,349	—	120	125,115	125,235	4	60	20	3	45	44	660
16	—	39	6,636	6,675	—	624	106,176	106,800	14	224	192	42	672	329	5,264
17	4,758	18,634	103,057	126,449	80,886	316,778	1,751,969	2,149,633	157	2,669	739	124	2,108	21,74	36,958
18	517	3,176	32,676	36,369	9,306	57,168	588,168	654,642	25	450	89	15	270	204	3,672
19	687	4,558	56,821	62,066	13,053	86,602	1,079,599	1,179,254	269	5,111	1,879	478	9,082	16,086	305,634
20	—	6	11,09	1,115	—	120	22,180	22,300	1	20	9	—	—	75,12	150,240
21	—	22	53,37	5,359	—	462	112,077	112,539	6	126	84	18	378	424	8,904
22	—	45	3,620	3,665	—	990	79,640	80,630	17	374	19	4	88	3,778	83,116
23	—	53	5,173	5,226	—	1,219	118,979	120,198	11	253	151	28	644	714	16,422
24	1,012	3,977	64,029	69,018	24,288	95,448	1,536,696	1,656,432	477	11,448	3,011	766	18,384	26,896	645,504
25	5	67	5,201	5,273	125	1,675	130,025	131,825	5	125	71	13	325	265	6,625
26	10	62	5,081	5,153	260	1,612	132,106	133,978	7	182	65	10	260	354	9,204
27	4,529	22,170	158,665	185,364	122,283	598,590	4,283,955	5,004,828	1,162	31,374	3,376	754	20,358	26,453	714,231
28	4,239	20,510	102,066	126,815	118,692	574,280	2,857,848	3,550,820	1,002	28,056	1,505	247	6,916	19,467	545,076
29	—	—	36	36	—	—	1,044	1,044	—	—	—	—	—	10	290
30	16	171	4,541	4,728	480	5,130	136,230	141,840	21	630	224	57	1,710	2,177	65,310
31	—	64	3,870	39,34	—	1,984	119,970	121,954	37	1,147	103	17	527	2,728	84,568
32	42	823	15,261	16,126	1,344	26,336	488,352	516,032	49	1,568	13	1	32	262	8,384
33	—	41	2,671	2,712	—	1,353	88,143	89,496	8	264	825	24	792	392	12,936
34	—	—	175	175	—	—	5,950	5,950	1	34	34	10	340	2	68
35	111	14,885	39,326	54,322	3,885	520,975	1,376,410	1,901,270	1	35	14	2	70	26	910
36	—	—	268	268	—	—	9,648	9,648	—	—	7	1	36	3	108
37	—	—	9	9	—	—	333	333	—	—	—	—	—	—	—
38	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
39	—	15	572	587	—	585	22,308	22,893	—	—	24	4	156	92	3,588
41	—	6	480	486	—	246	19,680	19,926	1	41	7	—	—	18	738
42	319	3,006	38,019	41,344	13,398	126,252	1,596,798	1,736,448	207	8,694	721	87	3,654	2,125	89,250
43	326	1,828	9,972	12,126	14,018	78,604	428,796	521,418	73	3,139	449	147	6,321	168	7,224
44	—	2	69	71	—	88	3,036	3,124	1	44	5	1	44	109	4,796
45	—	—	3	3	—	—	135	135	—	—	—	—	—	—	—
46	—	—	8	8	—	—	368	368	—	—	—	—	—	—	—
48	21	292	4,043	4,356	1,008	14,016	194,064	209,088	10	480	4	1	48	24	1,152

49	1	9	894	904	49	441	43,806	44,296	—	—	4	1	49	11	539
50	11	215	2,336	2,562	550	10,750	116,800	128,100	23	1,150	—	—	—	12	600
51	—	—	2	2	—	—	102	102	—	—	—	—	—	—	—
52	—	8	299	307	—	416	15,548	15,964	1	52	4	1	52	17	884
53	—	—	2	2	—	—	106	106	—	—	—	—	—	—	—
54	—	—	5	5	—	—	270	270	—	—	—	—	—	—	—
55	—	—	42	42	—	—	2,310	2,310	—	—	—	—	—	1	55
56	—	—	16	16	—	—	896	896	—	—	51	3	168	1	56
57	—	3	112	115	—	171	6,384	6,555	—	—	8	2	114	35	1,995
58	—	—	12	12	—	—	696	696	—	—	—	—	—	—	—
59	3	70	4,988	5,061	177	4,130	294,292	298,599	6	354	61	13	767	74	4,366
60	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
61	25	260	2,493	2,778	1,525	15,860	152,073	169,458	23	1,403	185	61	3,721	12,253	747,433
62	—	—	97	97	—	—	6,014	6,014	—	—	—	—	—	1	62
63	—	—	2	2	—	—	126	126	—	—	—	—	—	—	—
64	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
65	—	10	890	900	—	650	57,850	58,500	1	65	19	6	390	13,266	862,290
66	—	—	134	134	—	—	8,844	8,844	1	66	22	5	330	54	3,564
67	—	2	187	189	—	134	12,529	12,663	1	67	—	—	—	69	4,623
68	—	—	8	8	—	—	544	544	—	—	—	—	—	5	340
69	—	—	63	63	—	—	4,347	4,347	—	—	—	—	—	—	—
70	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
71	—	—	24	24	—	—	1,704	1,704	—	—	—	—	—	—	—
72	—	2	283	285	—	144	20,376	20,520	1	72	83	3	216	25	1,800
73	—	—	48	48	—	—	3,504	3,504	—	—	—	—	—	65	4,745
74	1,814	6,971	18,244	27,029	134,236	515,854	1,350,056	2,000,146	45	3,330	48	16	1,184	1,114	82,436
75	—	—	4	4	—	—	300	300	—	—	—	—	—	24	1,800
76	—	—	1	1	—	—	76	76	—	—	—	—	—	1	76
77	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
78	—	—	91	91	—	—	7,098	7,098	—	—	34	1	78	52	4,056
79	—	—	15	15	—	—	1,185	1,185	—	—	—	—	—	—	—
80	—	—	25	25	—	—	2,000	2,000	—	—	—	—	—	5	400
81	—	—	30	30	—	—	2,430	2,430	—	—	12	4	324	265	21,465
82	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
83	—	—	37	37	—	—	3,071	30,71	—	—	—	—	—	55	4,565
84	5,319	29,874	88,713	123,906	446,796	2,509,416	7,451,892	10,408,104	698	58,632	4,681	869	72,996	771,366	64,794,744
86	—	—	8	8	—	—	688	688	—	—	1	—	—	—	—
87	—	—	28	28	—	—	2,436	2,436	—	—	—	—	—	3,274	284,838
88	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
91	195	1,188	4,332	5,715	17,745	108,108	394,212	520,065	99	9,009	184	57	5,187	4,382	398,762
93	253	2,979	3,499	6,731	23,529	277,047	325,407	625,983	75	6,975	18	14	1,302	433	40,269
95	—	—	33	33	—	—	3,135	3,135	—	—	—	—	—	4	380
	50,987	260,200	2,491,805	2,802,992	1,290,394	7,195,075	41,112,676	49,598,145	9,026	225,253	55,635	11,765	246,806	1,904,062	82,546,173

Posttonnen	Posttonnen-km
4,645	139,143

5. Ausscheidung des Verkehrs.

	Personentransport			Gepäcktransport			Viehtransport			Gütertransport exkl. Posttransporte			Total Einnahmen		%
	Anzahl	Ertrag		Tonnen	Ertrag		Stück	Ertrag		Tonnen	Ertrag		Ertrag		
		Fr.	Cts.		Fr.	Cts.		Fr.	Cts.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	
A. Lokalverkehr	890,998	565,752	75	478	34,036	25	2,212	17,530	40	9,550	221,382	69	838,702	09	8,86
B. Direkter Verkehr	1,144,726	1,602,827	63	3,851	138,290	99	18,498	99,725	76	190,624	1,016,689	68	2,857,534	06	30,18
C. Transitverkehr	767,268	2,097,119	65	4,697	154,588	31	34,925	76,166	37	1,703,888	3,444,809	06	5,772,683	39	60,96
TOTAL	2,802,992	4,265,700	03	9,026	326,915	55	55,635	193,422	53	1,904,062	4,682,881	43	9,468,919	54	100,00

Ausscheidung des Transitverkehrs nach den verschiedenen Transitstrecken.

Transitstrecken.	Personentransport Anzahl	Fr.	Cts.	Gepäcktransport Tonnen	Fr.	Cts.	Viehtransport Stück	Fr.	Cts.	Gütertransport Tonnen	Fr.	Cts.	Total Einnahmen Fr.	Cts.	%
Scherzligen tr.-Spiez tr.	103,162	100,042	46	618	8,007	44	14,836	25,314	14	44,946	81,198	85	214,562	89	3,72
Scherzligen tr.-Interlaken Ost tr.	93,270	254,262	43	1,131	42,155	40	1,311	7,822	48	12,943	92,395	42	396,635	73	6,87
Scherzligen tr. Interl. Bhf. Cook	30,084	92,387	57	—	—	—	—	—	—	—	—	—	92,387	57	1,60
Scherzligen-Mülenen	181	163	08	—	—	—	—	—	—	—	—	—	163	08	—
Scherzligen tr.-Frutigen	3,458	9,611	65	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9,611	65	0,17
Scherzligen tr.-Kandersteg	2,771	11,636	80	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11,636	80	0,20
Scherzligen tr.-Brig tr.	98,975	766,630	96	604	53,526	47	2,554	10,437	57	753,402	2,239,980	78	3,070,575	78	53,19
Spiez tr.-Interlaken Ost tr.	9,324	17,035	48	55	1,354	87	56	261	98	87	623	54	19,275	87	0,33
Spiez tr.-Interlaken Bhf. Cook	30,979	62,932	69	—	—	—	—	—	—	—	—	—	62,932	69	1,09
Spiez tr.-Mülenen tr.	553	258	57	—	—	—	—	—	—	—	—	—	258	57	—
Spiez tr.-Frutigen Cook	12,845	16,473	67	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16,473	67	0,29
Spiez tr.-Brig tr.	22,128	188,843	14	7	588	98	12	212	08	518	8,314	18	197,958	38	3,43
Interlaken Bhf. tr.-Interl. Ost tr.	73,624	18,429	22	51	193	43	—	—	—	—	—	—	18,622	65	0,32
Interlaken Ost tr.-Brig tr.	4,345	37,110	68	41	4,199	96	4	451	31	56	2,015	44	43,777	39	0,76
Frutigen-Kandersteg Cook	8,638	18,126	75	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18,126	75	0,32
Kandersteg-Brig Cook	3,813	18,461	52	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18,461	52	0,32
Münster tr.-Lengnau tr.	268,717	484,649	93	2,186	44,558	22	16,152	31,666	81	891,936	1,020,280	85	1,581,155	81	27,39
Thun tr.-Scherzligen	401	63	05	4	3	54	—	—	—	—	—	—	66	59	—
Total	767,268	2,097,119	65	4,697	154,588	31	34,925	76,166	37	1,703,888	3,444,809	06	5,772,683	39	100,00

6. Chronologische Uebersicht des Verkehrs und der Einnahmen.

Betriebsjahr	Verkehr				Transporteinnahmen														Verschiedene Einnahmen			
	Personen	Gepäck	Tiere	Güter	Personen		Gepäck		Tiere		Güter		Total		Per Kilometer		Mehr- oder Minder-Einnahmen		Im ganzen		Per Kilometer	
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1893	178,469	1,537	6,310	22,840	156,073	80	19,211	75	7,414	88	69,736	87	252,437	30	8,143	14	—	—	5,966	99	192	48
1894	293,030	2,360	10,593	44,547	221,251	09	26,794	29	11,246	88	116,856	68	376,148	94	12,133	84	+ 123,711	64	9,783	61	315	59
1895	336,222	2,739	12,333	47,049	263,367	62	31,613	29	11,961	87	122,092	71	429,035	49	13,839	85	+ 52,886	55	11,127	28	358	94
1896	319,999	2,654	12,516	55,636	284,188	91	35,084	86	13,793	71	153,583	30	486,650	78	15,698	41	+ 57,615	29	13,478	78	434	80
1897	389,402	2,754	18,189	82,390	327,570	06	39,147	82	19,762	71	198,762	38	585,242	97	18,878	80	+ 98,592	19	15,675	85	505	67
1898	444,550	3,107	21,559	80,431	354,124	36	40,852	21	21,469	08	195,470	79	611,916	44	19,739	24	+ 26,673	47	14,208	93	458	35
1899	535,379	3,642	21,707	85,777	399,374	81	47,358	98	23,212	41	208,282	10	678,228	30	21,878	33	+ 66,311	86	17,971	11	579	71
1900	458,222	3,101	22,202	71,977	383,654	84	50,265	30	25,255	11	209,937	09	669,112	34	21,584	23	— 9,115	96	16,183	66	522	05
1901	585,437	3,550	27,047	86,076	454,731	20	56,368	30	30,845	58	244,845	64	786,790	72	17,484	23	+ 117,677	38	54,730	93	1,216	24
1902	684,647	4,013	34,358	113,709	523,200	63	63,203	06	37,383	35	300,693	58	924,480	62	20,544	01	+ 137,689	90	78,992	04	1,755	38
1903	762,800	4,417	35,506	126,714	579,977	24	65,403	01	36,757	76	325,371	96	1,007,509	97	22,389	11	+ 83,029	35	76,380	48	1,697	34
1904	780,525	4,778	36,258	141,614	590,635	65	71,420	71	35,333	47	364,160	91	1,061,550	74	23,590	01	+ 54,040	77	78,204	65	1,737	88
1905	859,911	5,391	39,691	159,852	647,668	36	80,066	51	39,820	71	402,667	57	1,170,223	15	26,004	95	+ 108,672	41	78,041	56	1,734	26
1906	978,476	5,911	41,272	184,453	717,525	03	86,337	24	41,746	65	457,490	16	1,303,099	08	28,957	75	+ 132,875	93	81,712	80	1,815	84
1907	1,068,171	6,335	39,393	242,120	772,592	49	91,783	45	42,363	21	557,586	50	1,464,325	65	32,540	57	+ 161,226	57	89,382	30	1,986	27
1908	1,099,960	6,467	40,081	224,308	798,391	63	92,869	61	42,859	41	527,299	21	1,461,419	86	32,475	99	— 2,905	79	86,800	94	1,928	91
1909	1,110,812	6,832	39,627	218,017	795,549	53	99,452	70	42,775	60	517,961	84	1,455,739	67	32,349	77	— 5,679	19	95,947	47	2,132	17
1910	1,196,422	7,058	44,596	238,287	861,489	58	103,397	43	48,506	64	556,220	75	1,569,614	40	34,880	32	+ 113,874	73	89,024	12	1,978	31
1911	1,314,009	8,007	39,176	246,032	935,716	68	116,788	63	46,406	78	580,433	81	1,679,345	90	37,318	79	+ 109,731	50	77,716	58	1,727	03
1912	1,317,178	8,005	42,304	291,237	938,252	55	117,703	60	46,748	59	646,352	93	1,749,057	67	38,867	94	+ 69,711	77	85,420	88	1,898	24
1913	1,656,800	7,786	36,544	322,935	1,860,352	20	182,996	07	58,093	71	1,145,150	98	3,246,492	96	44,472	50	+1,497,435	29	147,956	28	2,026	80
1914	1,242,347	6,222	39,860	432,995	1,705,677	58	143,326	89	74,319	88	1,707,395	43	3,630,719	78	34,578	28	+ 384,226	82	198,758	48	1,892	94
1915	851,294	3,208	44,007	879,612	872,071	25	61,659	24	80,524	08	2,523,510	84	3,537,765	41	32,757	08	— 92,954	37	211,105	69	1,954	68
1916	1,442,084	4,854	71,669	1,446,554	1,257,536	53	86,305	63	116,247	40	2,571,017	28	4,031,106	84	34,161	92	+ 493,341	43	324,786	56	2,752	43
1917	1,617,048	5,525	65,914	1,175,625	1,447,542	33	108,521	82	123,472	86	2,363,329	27	4,042,866	28	34,261	57	+ 11,759	44	386,365	35	3,274	28
1918	1,513,691	5,101	75,226	1,230,327	1,570,841	78	127,424	93	182,586	37	2,411,291	60	5,292,144	68	44,848	68	+1,249,278	40	432,531	80	3,665	52
1919	1,725,304	5,351	38,932	1,262,034	2,223,810	28	184,193	33	168,080	13	6,043,715	88	8,619,799	62	73,049	14	+3,327,644	94	544,370	62	4,613	31
1920	1,950,079	6,136	32,976	1,680,106	2,774,403	21	229,795	85	149,435	66	8,453,061	07	11,606,695	79	98 361	82	+2,986,896	17	669,555	99	5,674	20
1921	1,820,548	6,043	35,400	1,463,177	3,016,750	50	252,525	46	163,661	64	8,618,798	96	12,051,736	56	102,133	36	+ 445,030	77	530,327	44	4,494	30
1922	1,884,139	5,894	49,955	1,203,646	2,938,225	70	241,119	26	183,854	15	5,681,913	34	9,045,112	45	76,653	49	—3,006,624	11	521,990	31	4,423	65
1923	2,336,907	6,982	52,160	1,116,298	3,446,623	97	267,059	08	194,685	61	4,854,598	89	8,762,967	55	74,262	43	— 282,144	90	431,037	53	3,652	86
1924	2,736,115	8,424	58,082	1,618,761	3,764,241	62	313,408	36	204,429	98	6,133,618	15	10,415,698	11	88,268	63	+1,652,730	56	516,221	87	4,374	76
1925	2,802,992	9,026	55,635	1,904,062	4,265,700	03	326,915	55	193,422	53	4,845.964	38	9,632,002	49	81,627	14	— 783,695	62	627,598	34	5,318	63

7. Durchschnittsergebnisse der Betriebsrechnung.

		1924	1925
Betriebslänge: 118 km.			
Allgemeine Verwaltung:			
Personalkosten	Fr.	320,882	329,367
Nebenkosten	»	42,100	40,791
Im ganzen	»	362,982	370,158
Per Bahnkilometer	»	3,076	3,137
» Zugskilometer	»	0,28	0,27
» Achsenkilometer	Cts.	1,04	1,02
In Prozenten der Gesamtausgaben	%	4,77	4,78
Unterhalt und Bewachung der Bahn:			
Personalkosten	Fr.	274,437	279,275
Nebenkosten	»	34,311	37,148
Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen	»	699,000	682,740
Im ganzen	»	1,007,748	999,163
Per Bahnkilometer	»	8,540	8,467
» Zugskilometer	»	0,77	0,74
» Achsenkilometer	Cts.	2,89	2,75
In Prozenten der Gesamtausgaben	%	13,26	12,90
Stationsdienst und Zugsbegleitung:			
Personalkosten	Fr.	1,897,138	1,967,546
Nebenkosten	»	133,474	134,742
Im ganzen	»	2,030,612	2,102,288
Per Bahnkilometer	»	17,209	17,816
» Zugskilometer	»	1,55	1,56
» Achsenkilometer	Cts.	5,82	5,79
In Prozenten der Gesamtausgaben	%	26,71	27,15
Fahr- und Werkstättedienst:			
Personalkosten	Fr.	822,914	864,558
Nebenkosten	»	15,734	14,992
Material- und Kraftverbrauch des Rollmaterials	»	1,065,327	1,061,875
Unterhalt und Erneuerung der elektr. Einrichtungen	»	87,853	97,589
Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials	»	1,121,491	1,163,730
Im ganzen	»	3,113,319	3,202,744
Per Bahnkilometer	»	26,384	27,142
» Zugskilometer	»	2,38	2,38
» Achsenkilometer	Cts.	8,93	8,83
In Prozenten der Gesamtausgaben	%	40,94	41,36

		1924	1925
Verschiedene Ausgaben:			
Pacht- und Mietzinse	Fr.	336,070	326,448
Verlust an Hilfsbetrieben	»	30,147	34,852
Sonstige Ausgaben	»	722,935	708,017
Im ganzen	»	1,089,152	1,069,317
Per Bahnkilometer	»	9,230	9,062
In Prozenten der Gesamtausgaben	%	$14_{,33}$	$13_{,81}$
Gesamtausgaben:			
Im ganzen	Fr.	7,603,813	7,743,670
Per Bahnkilometer	»	64,439	65,624
» Zugskilometer	»	$5_{,80}$	$5_{,74}$
» Achsenkilometer	Cts.	$21_{,82}$	$21_{,34}$
In Prozenten der Gesamteinnahmen	%	$69_{,56}$	$75_{,48}$
B. Ueberschuss der Gesamteinnahmen.			
Im ganzen	Fr.	3,328,106	2,515,930
Per Bahnkilometer	»	28,204	21,321
» Per Zugskilometer	»	$2_{,54}$	$1_{,87}$
» Achsenkilometer	Cts.	$9_{,55}$	$6_{,93}$
In Prozenten der Gesamteinnahmen	%	$30_{,44}$	$24_{,52}$

	1924	1925
Zugskilometer	1,310,106	1,347,920
Achsenkilometer	34,847,936	36,279,452

8. Leistungen

I. Lokomotiven und Motorwagen. (Ohne die Linie Münster-Lengnau.)	Be 5/7	Ce 4/6
	Lokomotiv-	
A. Parcours des eigenen Materials auf eigener und fremder Bahn.		
a. Auf eigener Bahn:		
Personen- und gemischte Züge	477,819	132,276
Güterzüge	345,514	8,777
Vorspann bei Personen- und gemischten Zügen	23,050	5,855
Vorspann bei Güterzügen	49,287	2,357
Materialzüge	1,544	453
Leerfahrten	79,723	3,651
Rangierdienst	3,251	7,416
Total	980,188	160,785
b. Auf fremder Bahn:		
Personen- und gemischte Züge	—	111,764
Güterzüge	—	12,345
Vorspann bei Personen- und gemischten Zügen	—	546
Vorspann bei Güterzügen	—	14
Materialzüge	—	181
Leerfahrten	—	875
Rangierdienst	—	1,232
Total	—	126,957
Total auf eigener und fremder Bahn	980,188	287,742
B. Parcours des eigenen und fremden Materials auf eigener Bahn.		
Personen- und gemischte Züge	477,819	256,528
Güterzüge	345,514	10,779
Vorspann bei Personen- und gemischten Zügen	23,050	9,767
Vorspann bei Güterzügen	49,287	5,589
Materialzüge	1,544	519
Leerfahrten	79,723	5,688
Rangierdienst	3,251	12,175
Total	980,188	301,045
Zugskilometer	.	.
Vorspannkilometer	.	.
Nutzkilometer	.	.

des Rollmaterials.

Serie						Total	
Ce 6/6	E 3/3	Ec 4/6	Ed 3/3	Ce 2/4	Cfe 2/6		
Kilometer				Motorwagenkilometer		1925	1924
4,142	160	5	1,370	88,926	37,380	742,078	696,560
3,078	164	—	1,402	273	151	359,359	388,300
326	—	10	41	1,875	1,148	32,305	26,477
58	—	—	14	206	—	51,922	60,874
—	—	—	32	6	365	2,400	2,131
187	200	98	1,403	21,085	2,378	108,725	123,260
629	1,017	—	25,677	1,088	212	39,290	46,073
8,420	1,541	113	29,939	113,459	41,634	1,336,079	1,343,675
—	—	12,481	—	42,455	57,754	224,454	147,473
—	—	160	—	—	—	12,505	11,839
—	—	341	—	120	162	1,169	850
—	—	11	—	—	2	27	38
—	—	—	178	—	84	443	106
—	36	1,252	78	5,912	809	8,962	7,456
—	—	16	—	60	268	1,576	1,219
—	36	14,261	256	48,547	59,079	249,136	168,981
8,420	1,577	14,374	30,195	162,006	100,713	1,585,215	1,512,656
4,142	160	5	2,464	88,926	37,380	867,424	811,975
3,078	164	—	2,510	273	151	362,469	390,391
326	—	10	41	1,875	1,148	36,217	28,214
58	—	—	14	206	—	55,154	63,089
—	—	—	32	6	365	2,466	2,246
187	200	98	2,373	21,085	2,378	111,732	126,129
629	1,017	—	41,555	1,088	212	59,927	58,412
8,420	1,541	113	48,989	113,459	41,634	1,495,389	1,480,456
.	.	.	.	.	.	1,229,893	1,202,366
.	.	.	.	.	.	91,371	91,303
.	.	.	.	.	.	1,321,264	1,293,669

II. Parcours der S. B. B.-Lokomotiven auf der Linie Münster-Lengnau.

Monate	Personenzüge	Güterzüge	Fakult. Personenzüge	Fakult. Güterzüge	Vorsp. bei Personenzügen	Vorspann bei Güterzügen	Materialzüge	Leerfahrten	Rangier-Dienst	Total 1925	Total 1924
Januar . .	7,817	3,365	13	234	299	533	195	693	83	13,232	11,610
Februar . .	6,764	3,163	—	299	178	455	143	526	75	11,603	10,879
März . .	6,792	3,653	13	13	61	598	149	713	78	12,070	11,862
April . .	6,827	3,406	26	91	48	609	178	651	68	11,904	11,253
Mai . . .	7,048	3,562	13	299	52	611	110	882	78	12,655	11,873
Juni . . .	7,813	3,874	78	156	89	334	8	529	39	12,920	11,508
Juli . . .	9,152	4,186	39	78	76	26	—	715	61	14,333	12,929
August . .	9,178	4,212	26	169	195	330	—	676	43	14,829	12,878
September .	8,043	4,069	—	—	227	675	—	640	33	13,687	12,567
Oktober . .	7,554	5,186	26	286	332	528	—	553	44	14,509	11,952
November .	7,142	3,874	—	52	148	295	—	369	38	11,918	11,132
Dezember .	7,919	4,017	286	65	408	336	13	350	39	13,433	12,654
Total	92,049	46,567	520	1,742	2,113	5,330	796	7,297	679	157,093	143,097
Zugskilometer .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	140,878	127,952
Vorsp.-Kilometer		.	.	.	.	.	.	.	.	7,443	8,358
Nutzkilometer .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	148,321	136,310

III. Gesamtparcours des eigenen und fremden Materials auf eigener Bahn.

(B. L. S., einschliesslich Münster-Lengnau.)

	Lokomotivkilometer		Zugskilometer		Vorspannkilometer		Nutzkilometer	
	1924	1925	1924	1925	1924	1925	1924	1925
Dampflokomotiven .	197,349	207,736	133,989	146,181	8,525	7,508	142,514	153,689
Elektr. Lokomotiven	1,317,146	1,289,653	1,112,051	1,097,860	90,760	88,077	1,202,811	1,185,937
Motorwagen . . .	109,058	155,093	84,278	126,730	376	3,229	84,654	129,959
Gesamttotal	1,623,553	1,652,482	1,330,318	1,370,771	98,661	99,814	1,429,979	1,469,585

IV. Lauf der Personen- und Lastwagen.

		1924	1925
		Achsen-Kilometer	
A. Eigenes Material auf eigener und fremder Bahn.			
Motorwagen	im ganzen	588,436	1,252,302
»	per Achse	49,036	52,179
Personenwagen	im ganzen	15,645,136	14,471,715
»	per Achse	58,160	53,798
Gepäckwagen	im ganzen	2,588,774	2,299,763
»	per Achse	53,932	47,912
Güterwagen	im ganzen	4,416,535	3,641,023
»	per Achse	9,518	7,847
B. Eigenes und fremdes Material auf eigener Bahn.			
Motorwagen		428,176	686,300
Personenwagen		10,220,441	11,354,818
Motor- und Personenwagen zusammen		10,648,617	12,041,118
Gepäckwagen		2,342,865	2,419,339
Güterwagen		20,998,814	20,850,190
Gepäck- und Güterwagen zusammen		23,341,679	23,269,529
Postwagen		857,640	968,805
Alle Wagen zusammen		34,847,936	36,279,452
Heizkesselwagen		199,140	199,496

9. Zugsdienst und Durchschnitte betr. den Verkehr des Rollmaterials.

		1924	1925
Lauf der Züge:			
Personen- und gemischte Züge	Kilometer	882,328	942,819
Güterzüge mit Personenbeförderung	»	—	—
Reine Güterzüge	»	427,778	405,101
Im ganzen	»	1,310,106	1,347,920
Durchschnittliche Zusammensetzung der Züge:			
Dampflokomotiven und elektrische Lokomotiven — D L*	Anzahl	0,005	0,004
Dampflokomotiven und elektrische Lokomotiven — E L*	»	1,001	0,964
Dampflokomotiven und elektrische Lokomotiven — M W*	»	0,070	0,106
Motorwagen	Achsen	0,33	0,51
Personenwagen	»	7,51	7,92
Privatpersonenwagen	»	0,29	0,50
Gepäckwagen	»	1,79	1,79
Güterwagen	»	16,03	15,47
Postwagen	»	0,65	0,72
Im ganzen	»	26,60	26,91
Heizkesselwagen	»	0,15	0,14
Tägliche Züge über die ganze Bahn:			
Personen- und gemischte Züge	Anzahl	20,43	21,89
Güterzüge mit Personenbeförderung	»	—	—
Reine Güterzüge	»	9,90	9,41
Im ganzen	»	30,33	31,30
Höchste Zugsgeschwindigkeit nach Fahrplan		75 km/Std.	75 km/Std.
Durchschnitte per Bahnkilometer:			
Zugskilometer	Anzahl	11,102	11,423
Motorwagen	Achsenkilometer	3,628	5,816
Personenwagen	»	86,614	96,227
Gepäckwagen	»	19,855	20,503
Güterwagen	»	177,956	176,697
Postwagen	»	7,268	8,210
Im ganzen	»	295,321	307,453
Heizkesselwagen	»	1,010	1,690

* D L Dampflokomotiven.
* E L Elektrische Lokomotiven.
* M W Motorwagen.

10. Beförderte Nutz- und Rollmaterial-Lasten.

		1924 †	1925 †
Befördertes totes Gewicht: *)			
Dampflokomotiven und elektrische Lokomotiven im Nutzdienst	Km-Tonnen	127,897,644	123,772,274
Motor-Personenwagen	»	5,738,624	8,390,334
Personenwagen	»	76,122,988	84,003,839
Lastwagen	»	106,904,489	103,285,946
Postwagen	»	5,074,119	5,951,844
Im ganzen	»	321,737,864	325,404,237
Per Bahnkilometer	»	3,064,170	3,099,088
Per Zugskilometer	»	272,39	269,66
In Prozenten des Gesamtgewichtes	%	81,18	81,39
Dienstwagen (Heizwagen)	Km-Tonnen	5,562,036	5,580,316
Befördertes Nutzgewicht:			
Reisende (75 Kilogramm)	Km-Tonnen	2,749,467	3,111,977
Gepäck, Tiere und Güter	»	71,851,975	71,278,968
Im ganzen	»	74,601,442	74,390,945
Per Bahnkilometer	»	710.490	708,485
Per Zugskilometer	»	63,16	61,64
In Prozenten des Gesamtgewichtes	%	18,82	18,61
Befördertes Gesamtgewicht:			
Im ganzen	Km-Tonnen	396,339,306	399,795,182
Per Bahnkilometer	»	3,774,660	3,807,573
Per Zugskilometer	»	335,55	331,29

† Nur B. L. S., *ohne* die Linie Münster-Lengnau.
* Die Kilometertonnen wurden nach den Ausweisen der Wagenrapporte berechnet und weisen die *effektiv* beförderten Lasten auf.

Zusammenstellung für die ganze Bahn.

		B. L. S. (105 km)		M. L. (13 km)		Total (118 km)	
		1924	1925	1924	1925	1924	1925
Befördertes Nutzgewicht:							
Reisende	Km-Tonnen	2,749,467	3,111,977	631,601	607,884	3,381,068	3,719,861
Gepäck, Tiere und Güter	»	71,851,975	71,278,968	8,228,403	11,878,407	80,080,378	83,157,375
Im ganzen	»	74,601,442	74,390,945	8,860,004	12,486,291	83,461,446	86,877,236
In Proz. des Gesamtgewichtes	%	18,82	18,61	18,32	22,31	18,77	19,06
Befördertes Gesamtgewicht	Km-Tonnen	396,339,306	399,795,182	48,349,198*	55,957,866*	444,688,504	455,753,048

* Nach den Angaben der S. B. B.

II. A. Stromverbrauch und Kosten für elektr. Lokomotiven und Motorwagen.

Monat	Fahrleistungen	Verbrauch			Kosten				
		Im ganzen	Pro Lokomotivkilometer	Pro 1000 Bruttotonnenkilometer	Im ganzen		Pro kWh	Pro Lokomotivkilometer	Pro 1000 Bruttotonnenkilometer
	km	kWh	kWh	kWh	Fr.	Ct.	Ct.	Ct.	Fr.
Januar	118,543	1,562,792	13,2	50,2	64,552	55	4,1	54,5	2,07
Februar	102,183	1,298,083	12,7	49,6	56,408	85	4,3	55,2	2,15
März	112,447	1,442,814	12,8	47,0	61,239	—	4,2	54,5	2,00
April	109,652	1,328,183	12,1	44,9	56,586	85	4,3	51,6	1,91
Mai	115,882	1,385,694	12,0	43,3	58,916	55	4,3	50,8	1,84
Juni	122,767	1,427,718	11,6	42,5	61,483	35	4,3	50,1	1,83
Juli	139,203	1,583,425	11,4	42,0	71,422	70	4,5	51,3	1,90
August	142,625	1,635,768	11,5	41,5	71,232	10	4,4	49,9	1,81
September	127,868	1,496,256	11,7	42,7	65,463	30	4,4	51,2	1,87
Oktober	120,972	1,465,470	12,1	43,5	64,598	10	4,4	53,4	1,92
November	112,426	1,419,047	12,6	46,3	65,784	35	4,6	58,5	2,15
Dezember	120,178	1,538,736	12,8	48,2	70,690	40	4,6	58,8	2,21
Total	1,444,746	17,583,986	12,2	44,9	768,378	10	4,4	53,2	1,96

II. B. Verbrauch und Kosten für Schmiermaterial der elektrischen Lokomotiven und Motorwagen.

Serie	Nummer	Fahrleistungen	Verbrauch		Kosten		
			Im ganzen	Pro Lokomotivkilometer	Im ganzen		Pro Lokomotivkilometer
		km	kg	gr	Fr.	Ct.	Ct.
I. Elektrische Lokomotiven.							
Be 5/7	151—163	980,188	31,852	32,4	10,638	55	1,09
Ce 6/6	121	8,420	227	27,0	75	80	0,90
Ce 4/6	301—303, 315—317	287,742	6,078	21,1	2,030	05	0,71
	Total	1,276,350	38,157	29,9	12,744	40	1,00
II. Motor-Personenwagen.							
Ce 2/4	781—783	162,006	2,451	15,5	818	65	0,51
CFe 2/6	784—785	100,713	961	9,5	320	95	0,32
	Total	262,719	3,412	13,0	1,139	60	0,43
Gesamt-Total I und II		1,539,069	41,569	27,0	13,884	—	0,90

12. A. Unterhaltungskosten der Lokomotiven und Motorwagen.

Serie	Nummer	Anzahl im Jahresdurchschnitt	Fahrleistungen Im ganzen	Fahrleistungen Pro Lokomotive	Ausgaben Im ganzen 1925 Fr.	Ct.	Ausgaben Pro Lokomotive 1925 Fr.	Ct.	Pro Lokomotivkilometer 1925 Ct.	Pro Lokomotivkilometer 1924 Ct.
I. Dampflokomotiven.										
Ec $^{4}/_{6}$ . . .	61—64	4	14,374	3,594	27,041	20	6,760	30	188,1	70,7
Ed $^{3}/_{3}$ . . .	75—76	2	30,195	15,097	47,656	—	23,828	—	157,8	15,9
E $^{3}/_{3}$ . . .	73	1	1,577	1,577	570	90	570	90	36,2	57,6
Total		7	46,146	6,592	75,268	10	10,752	60	163,1	32,9
II. Elektrische Lokomotiven.										
Be $^{5}/_{7}$ . . .	151—163	13	980,188	75,399	446,299	10	34,330	70	45,5	46,3
Ce $^{6}/_{6}$ . . .	121	1	8,420	8,420	38,226	35	38,226	35	454,0	47,8
Ce $^{4}/_{6}$ . . .	301—303,315—317	6	287,742	47,957	38,492	70	6,415	45	13,4	13,4
Total		20	1,276,350	63,817	523,018	15	26,150	90	41,0	41,2
III. Motor-Personenwagen.										
Ce $^{2}/_{4}$ . . .	781—783	3	162,006	54,002	47,696	—	15,898	65	29,4	25,6
CFe $^{2}/_{6}$ . . .	784—785	1,5	100,713	67,142	9,732	65	6,488	45	9,7	—
Total		4,5	262,719	58,382	57,428	65	12,761	90	21,7	25,6
Gesamt-Total I—III		31,5	1,585,215	50,324	655,714	90	20,816	35	41,4	39,3

12. B. Unterhaltungskosten der Wagen (ohne Motorwagen).

Serie	Anzahl im Jahresdurchschnitt Wagen	Achsen	Fahrleistungen Achskilometer 1925	Ausgaben Im ganzen 1925 Fr.	Ct.	Pro Achse 1925 Fr.	Ct.	Pro Achskilometer 1925 Ct.	Pro Achskilometer 1924 Ct.
IV. Personenwagen.									
A	2	4		42	40	10	60		
AB	28	100		176,082	30	1,760	80		
B	11	22	14,471,715	22,610	45	1,027	75	2,46	2,21
BC	6	12		5,914	05	492	85		
C	43	131		151,688	55	1,157	90		
Total	90	269	14,471,715	356,337	75	1,324	70	2,46	2,21
V., VI. und VII. Gepäck-, Güter- und Dienstwagen.									
F	19	38	2,299,763	28,842	35	759	—	1,25	1,60
J, K	167	334		45,298	60	135	60		
L	37	74	3,641,023	8,167	25	110	35	1,73	1,81
M	28	56		9,688	95	173	—		
Heizwagen	5	10	579,154	11,264	90	1,126	50	1.95	2,16
Total	256	512	6,519,940	103,262	05	201	70	1,58	1,77

D.

Verkehrsstatistische Tabellen

über den

Schiffsbetrieb.

Tabellen 13 und 14.

13. Personen-Verkehr pro 1925, ausgeschieden nach Billetgattungen.

Billetgattungen		Thunersee Transport-quantitäten 1924	Thunersee Transport-quantitäten 1925	Thunersee Einnahmen absolut 1924		Thunersee Einnahmen absolut 1925		Thunersee Einnahmen prozentual 1924	Thunersee Einnahmen prozentual 1925	Brienzersee Transport-quantitäten 1924	Brienzersee Transport-quantitäten 1925	Brienzersee Einnahmen absolut 1924		Brienzersee Einnahmen absolut 1925		Brienzersee Einnahmen prozentual 1924	Brienzersee Einnahmen prozentual 1925
		Personen	Personen	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	%	%	Personen	Personen	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	%	%
Gewöhnl. Billette, einfache	I. Platz	10,281	11,524	30,201	07	34,315	95	5,78	5,81	3,461	3,913	6,526	82	7,312	59	4,43	4,21
	II. »	68,385	76,109	105,356	70	117,359	06	20,18	19,86	33,050	39,114	26,172	38	30,703	15	17,78	17,56
» » Hin- u. Rückf.	I. »	14,705	18,168	30,212	35	39,290	04	5,79	6,64	9,362	12,549	12,474	67	15,888	10	8,48	9,14
	II. »	128,258	145,334	155,013	78	177,348	83	29,69	29,99	50,692	62,587	35,379	31	43,834	42	24,05	25,22
Sonntags-Retourbillette	I. »	328	395	782	42	920	60	0,14	0,15	—	—	—	—	—	—	—	—
	II. »	5,542	6,236	8,697	16	9,876	04	1,66	1,67	—	—	—	—	—	—	—	—
Kollektivbillette	I. »	2,942	3,098	6,973	78	7,742	03	1,34	1,32	3,442	3,182	4,020	97	3,621	39	2,73	2,08
	II. »	31,518	40,972	27,866	81	34,561	12	5,34	5,85	19,299	24,206	12,228	65	15,710	89	8,31	9,04
Feste Rundfahrtbillette	I. »	5,056	4,696	16,852	36	15,148	59	3,25	2,56	989	632	1,466	60	1,028	21	1,00	0,58
	II. »	4,683	6,394	10,998	14	13,679	72	2,10	2,31	5,833	8,788	6,277	41	10,153	45	4,27	5,84
Schweiz. komb. Billette	I. »	4,528	5,178	12,250	04	12,760	06	2,35	2,15	2,099	2,424	3,143	25	3,650	91	2,14	2,10
	II. »	9,240	12,527	13,872	05	18,946	60	2,66	3,21	6,176	9,011	6,592	12	9,545	23	4,48	5,48
Reiseunternehmer-Billette	I. »	5,523	6,284	17,158	09	20,520	54	3,28	3,48	1,653	2,143	3,016	34	3,556	13	2,05	2,05
	II. »	2,143	2,369	4,188	36	4,932	77	0,80	0,83	726	1,327	917	71	1,646	53	0,62	0,95
Beamtenbillette	I. »	218	264	127	96	157	11	0,02	0,03	143	145	48	25	50	88	0,03	0,03
	II. »	2,794	3,499	934	53	1,341	55	0,18	0,22	2,028	2,118	536	55	579	82	0,36	0,33
Total ohne Abonnemente und Extrafahrten		296,144	343,047	441,485	60	508,900	61	—	—	138,953	172,139	118,801	03	147,281	70	—	—
Schweiz. Generalabonnemente:	I. Platz	—	—	6,614	47	4,694	30	1,27	0,80	—	—	6,127	29	4,694	29	4,16	2,70
	II. »	—	—	11,398	80	8,093	20	2,19	1,37	—	—	10,559	22	8,093	20	7,18	4,65
Interne Generalabonnemente:																	
Zur vollen Taxe (Erwachsene): für 8 Tage	I. Platz	—	—	1,153	50	1,454	50	0,22	0,24	—	—	9	50	298	—	—	0,17
	II. »	—	—	4,361	20	4,942	25	0,83	0,84	—	—	988	—	732	75	0,67	0,42
für 15 Tage	I. »	—	—	1,669	75	2,160	50	0,32	0,36	—	—	÷ *16*	—	125	25	—	0,07
	II. »	—	—	8,915	95	2,751	—	1,71	0,46	—	—	59	75	420	—	0,04	0,28
für 30 Tage	I. »	—	—	766	75	772	75	0,15	0,13	—	—	—	—	—	—	—	—
	II. »	—	—	590	—	898	—	0,11	0,15	—	—	28	—	56	—	0,02	0,03
für 3, 6 und 12 Monate	I. »	—	—	301	25	355	—	0,06	0,06	—	—	—	—	—	—	—	—
	II. »	—	—	÷ *40*	20	486	75	—	0,08	—	—	—	—	—	—	—	—
Zur halben Taxe (Kinder- und Schülerabonnements): für 8, 15 und 30 Tage	I. »	—	—	86	—	77	—	0,02	0,01	—	—	÷ *2*	—	—	—	—	—
	II. »	—	—	28	—	89	—	—	0,02	—	—	—	—	—	—	—	—
für 3, 6 u. 12 Monate	I. »	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	II. »	—	—	49	—	47	—	0,01	0,01	—	—	—	—	—	—	—	—
Kilometerabonnemente	I. »	—	—	4,343	74	5,219	12	0,83	0,86	—	—	936	96	1,094	40	0,64	0,63
	II. »	—	—	39,093	70	46,972	08	7,49	7,95	—	—	8,432	64	9,849	60	5,73	5,66
Extrafahrten *)		—	—	1,216	80	3,480	53	0,23	0,58	—	—	1,230	—	1,220	25	0,83	0,73
Gesamttotal		—	—	522,034	31	591,393	59	100,00	100,00	—	—	147,154	39	173,865	44	100,00	100,00

* Extrafahrten, für welche Billette gelöst wurden, sind hierin nicht inbegriffen, sondern oben in den betreffenden Billetgattungen berücksichtigt.

14. Verteilung der Transporteinnahmen pro 1925 auf die Monate.

Monate	Personen										Gepäck- und Expressgut		Tiere und Güter		Post-transporte		Total				
	Schweiz. General-Abonnemente		Interne General-Abonnemente		Familien-Abonnemente		Uebrige Billette		TOTAL								Betrag		%	gegenüber 1924	
	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.		Fr.	Ct.
Thunersee																					
Januar	1,300	—	—	—	111	60	6,740	29	8,151	89	8	05	212	37	—	—	8,372	31	1,39	+ 314	41
Februar	1,200	—	—	—	67	20	5,140	25	6,407	45	8	42	236	73	—	—	6,652	60	1,10	+ 1,727	23
März	305	73	—	—	214	80	3,765	29	4,285	82	35	99	273	54	—	—	4,595	35	0,77	÷ 2,607	51
April	1,000	—	—	—	1,238	40	9,588	41	11,826	81	50	15	502	04	—	—	12,379	—	2,05	÷ 3,028	77
Mai	1,000	—	831	75	4,339	20	32,317	50	38,488	45	121	40	823	35	—	—	39,433	20	6,54	+ 6,604	17
Juni	1,537	98	2,680	35	7,056	—	77,165	46	88,439	79	343	81	995	93	—	—	89,779	53	14,87	+ 6,026	30
Juli	1,300	—	5,000	—	14,553	60	130,663	86	151,517	46	804	66	138	75	—	—	152,460	87	25,21	+ 29,858	07
August	1,300	—	5,300	—	17,635	20	163,667	85	187,903	05	1,096	85	2,705	11	—	—	191,705	01	31,71	+ 39,416	60
September	1,242	04	190	65	5,112	80	50,113	68	56,659	17	454	25	1,195	87	—	—	58,309	29	9,66	+ 10	26
Oktober	1,000	—	÷ 2	—	1,612	80	16,524	28	19,135	08	128	53	1,548	14	—	—	20,811	75	3,44	÷ 400	79
November	300	—	33	—	153	60	6,430	34	6,916	94	11	82	321	28	—	—	7,250	04	1,29	÷ 2,138	08
Dezember	1,301	75	—	—	96	—	10,263	93	11,661	68	89	30	160	30	—	—	11,911	28	1,97	÷ 6,188	65
Total 1925	12,787	50	14,033	75	52,191	20	512,381	14	591,393	59	3,153	23	9,113	41	—	—	603,660	23	100,00	+ 69,593	65
1924	18,013	27	17,881	20	43,437	44	442,702	40	522,034	31	2,263	38	9,769	30	—	—	534,066	99	—	—	—
gegenüber 1924: mehr	—	—	—	—	8,753	76	69,678	74	69,359	28	889	85	—	—	—	—	69,593	24	—	—	—
gegenüber 1924: weniger	5,225	77	3,847	45	—	—	—	—	—	—	—	—	655	89	—	—	—	—	—	—	—
Brienzersee																					
Januar	1,300	—	—	—	28	80	672	92	2,001	72	18	69	145	67	—	—	2,166	08	1,16	÷ 18	37
Februar	1,200	—	—	—	38	40	596	63	1,835	03	20	85	98	45	—	—	1,954	33	1,06	+ 450	45
März	305	74	—	—	105	60	582	70	994	04	÷ —	81	170	59	—	—	1,163	82	0,63	÷ 689	23
April	1,000	—	—	—	48	—	996	50	2,044	50	39	25	221	29	—	—	2,305	04	1,34	÷ 509	49
Mai	1,000	—	—	—	537	60	3,871	75	5,409	35	51	90	336	24	—	—	5,797	49	3,14	+ 2,940	48
Juni	1,537	99	241	—	1,286	40	21,008	57	24,073	96	93	12	880	71	—	—	25,047	79	13,60	+ 4,619	46
Juli	1,300	—	900	—	4,166	40	42,488	60	48,855	—	348	01	941	98	—	—	50,144	99	27,26	+ 8,187	58
August	1,300	—	450	—	3,696	—	58,955	70	64,401	70	410	25	882	23	—	—	65,694	18	35,70	+ 13,563	80
September	1,242	03	41	—	787	20	16,117	19	18,187	42	85	52	480	62	—	—	18,753	56	10,19	÷ 457	43
Oktober	1,000	—	—	—	134	40	1,348	61	2,483	01	95	86	197	89	—	—	2,776	76	1,56	÷ 677	02
November	300	—	—	—	28	80	404	90	733	70	34	50	178	20	—	—	946	40	0,50	÷ 1,191	28
Dezember	1,301	73	—	—	86	40	1,457	88	2,846	01	77	59	172	62	4,200	—	7,141	04	3,86	+ 648	41
Total 1925	12,787	49	1,632	—	10,944	—	148,501	95	173,865	44	1,119	55	4,706	49	4,200	—	183,891	48	100,00	+ 26,867	36
1924	16,686	51	1,067	25	9,369	60	120,031	03	147,154	39	1,038	53	4,631	20	4,200	—	157,024	12	—	—	—
gegenüber 1924: mehr	—	—	564	75	1,574	40	28,470	92	26,711	05	81	02	75	29	—	—	26,867	36	—	—	—
gegenüber 1924: weniger	3,899	02	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Berner-Alpenbahn-Gesellschaft

Bern-Lötschberg-Simplon

Einundzwanzigster

Geschäftsbericht samt Rechnungen und Bilanz

über das

Geschäftsjahr 1926

Bern
Buchdruckerei Feuz
1927

Berner-Alpenbahn-Gesellschaft

Bern-Lötschberg-Simplon

Einundzwanzigster

Geschäftsbericht samt Rechnungen und Bilanz

über das

Geschäftsjahr 1926

Beilagen:

Jahresrechnung und Bilanz der Pensions- und Hilfskasse für die Beamten und Angestellten der B. L. S./B. N.

Jahresrechnung und Bilanz der Kranken- und Hilfskasse für die ständigen Arbeiter der B. L. S./B. N.

a. Krankenversicherung.

b. Invaliditäts- und Sterbeversicherung.

Verkehrsstatistische Tabellen über den Bahn- und Schiffsbetrieb.

Bern
Buchdruckerei Feuz
1927

Gesellschaftsorgane.

A. Verwaltungsrat.

Präsident:

(mit Amtsdauer bis zur ordentl. Generalversammlung 1930)

Herr *Lohner, E.*, Regierungsrat, Bern.

I. Vizepräsident:

(gleiche Amtsdauer wie der Präsident)

Herr *Descubes, A.*, Direktor der Bauten der franz. Ostbahnen, Paris.

II. Vizepräsident:

(gleiche Amtsdauer wie der Präsident)

Herr Dr. jur. *Volmar, F.*, Regierungsrat, Bern (bis 30. September 1926).

Herr *Kunz, G.*, a. Ständerat, Bern (ab 1. Oktober 1926).

Vertreter der Aktionäre im Verwaltungsrat:

(mit Amtsdauer bis zur ordentl. Generalversammlung 1930)

1. Herr *Aellig, A.*, Direktor der Kantonalbank Bern, Bern.
2. » *Bechler, P.*, Grossrat, Münster.
3. » *Bouilloux-Lafont, M.*, Bankier, Delegierter des Verwaltungsrates der Süd-West-Bahnen, Etampes.
4. » *Descubes, A.*, Direktor der Bauten der französischen Ostbahnen, Paris.
5. » *Grimm, R.*, Nationalrat, Bern.
6. » *Kunz, P.*, Stadtpräsident, Thun.
7. » *de Lalande, L.*, anc. Ministre de France, Paris.
8. » *Loste, J.*, Privatier, Paris.
9. » *Mabilleau, L.*, Direktor des «Musée social» und Präsident der «Association des Soc. mutuelles de la France», Paris.
10. » *Michel, A.*, Notar, Interlaken.
11. » Dr. *Michel, Friedr.*, a. Nationalrat, Interlaken.
12. » *Morgenthaler, N.*, a. Direktor der Emmentalbahn, Burgdorf.
13. » *Petit, Casimir*, Paris.
14. » *Rebmann, J. J.*, a. Nationalrat, Erlenbach.
15. » *Roesti, R.*, Privatier, Montreux.
16. » *Stauffer, A.*, Regierungsrat, Bern.
17. » *Vilgrain, L.*, Président hon. de la Chambre de Commerce de Nancy, Nancy.
18. » *Will, Ed.*, a. Generaldirektor der Bernischen Kraftwerke, Bern.

19. Herr *Wiriot, Louis,* Unternehmer, Paris.
20. » *Wullimann, Leo,* Kaufmann, Grenchen.
21. » *von Wurstemberger, Franz,* alt Grossrat, Bern.
22. » *Wyder, H.,* Hotelier, Interlaken.
23. » *Dr. Zehnder, R.,* Direktor der Montreux-Oberland-Bahn, Montreux.

Vertreter der Eidgenossenschaft im Verwaltungsrat:
(Amtsdauer bis 31. Dezember 1928)

24. Herr *Calame, Henri,* Nationalrat, Neuenburg.
25. » *Hunziker, Otto,* Nationalrat, Zofingen.
26. » *Jäggi, B.,* a. Nationalrat, Basel.
27. » *Dr. Räber, J.,* Ständerat, Küssnacht.

Vertreter des Kantons Bern im Verwaltungsrat:
(Amtsdauer bis 31. Mai 1930)

28. Herr *Bösiger, W.,* Regierungsrat, Bern.
29. » *Bühler, G.,* a. Nationalrat, Frutigen.
30. » *Lohner, E.,* Regierungsrat, Bern.
31. { » *Dr. jur. Volmar, F.,* Regierungsrat, Bern (bis 30. September 1926).
  » *Kunz, G.,* a. Ständerat, Bern (ab 1. Oktober 1926).

Vertreter des Kantons Wallis im Verwaltungsrat:
(Amtsdauer bis auf Widerruf)

32. Herr *Burgener, J.,* a. Staatsrat, Sitten.
33. » *Evêquoz,* Nationalrat, Sitten.
34. » *Dr. Seiler, H.,* a. Nationalrat, Brig.
35. » *Troillet, M.,* Staatsrat, Sitten.

B. Verwaltungsausschuss.

Präsident:
(mit Amtsdauer bis zur Generalversammlung 1930)
Herr *Lohner, E.,* Regierungsrat, Bern.

Vizepräsident:
(gleiche Amtsdauer wie der Präsident)
Herr *Bühler, G.,* a. Nationalrat, Frutigen.

Mitglieder:
(mit Amtsdauer bis zur Generalversammlung 1930)

1. Herr *Aellig, A.,* Bankdirektor, Bern.
2. » *Bösiger, W.,* Regierungsrat, Bern.
3. » *Bühler, G.,* a. Nationalrat, Frutigen.
4. » *Descubes, A.,* Direktor der Bauten der französischen Ostbahnen, Paris.
5. » *Lohner, E.,* Regierungsrat, Bern.
6. » *Mabilleau, L.,* Direktor des «Musée social», Paris.
7. » *Dr. Michel, Fr.,* a. Nationalrat, Interlaken.
8. » *Petit, Casimir,* Paris.
9. { » *Dr. jur. Volmar, F.,* Regierungsrat, Bern (bis 30. September 1926).
  » *Kunz, G.,* a. Ständerat, Bern (ab 1. Oktober 1926).
10. » *Will, Ed.,* a. Generaldirektor B. K. W., Bern.
11. » *Dr. Zehnder, R.,* Direktor der Montreux-Oberland-Bahn, Montreux.

C. Direktion.

Präsident:
(mit Amtsdauer bis zur Generalversammlung 1930)

Herr *Bühler, G.,* a. Nationalrat, Frutigen.

Vizepräsident:
(gleiche Amtsdauer wie der Präsident)

Herr Dr. jur. *Volmar, F.*, Regierungsrat, Bern (bis 30. September 1926).
» *Bösiger W.,* Regierungsrat, Bern (ab 1. Oktober 1926).

Mitglieder:

Herr *Aellig, A.*, Direktor der Kantonalbank, Bern.
» *Bösiger, W.*, Regierungsrat, Bern.
» *Bühler, G.,* a. Nationalrat, Frutigen.
» *Lohner, E.,* Regierungsrat, Bern.
» Dr. jur. *Volmar, F.*, Regierungsrat, Bern (bis 30. September 1926).
» *Kunz, G.,* a. Ständerat, Bern (ab 1. Oktober 1926).
» *Will, Ed.,* a. Generaldirektor B. K. W., Bern.
» Dr. *Zehnder, R.,* Direktor der Montreux-Oberland-Bahn, Montreux.

Delegierte des Verwaltungsrates:

Herr *Bühler, G.,* a. Nationalrat, Frutigen, für Schutzbauten.
» *Kunz, G.,* a. Ständrat, Bern, speziell für Fragen finanzieller und kommerzieller Natur (seit 1. Oktober 1926).

D. Direktor.

Herr *Kunz, G.*, a. Ständerat, Bern (bis 30. September 1926).
» Dr. jur. *Volmar, F.,* Bern (ab 1. Oktober 1926).

E. Kontrollstelle für 1926.

Mitglieder:

Herr *Römer, H.,* Fürsprecher, Biel.
» *Ott, E.,* Bankdirektor, Bern.
» *Jäggi, E.,* Buchhalter der Berner Oberland-Bahnen, Interlaken.

Suppleanten:

Herr *Wyss, A.,* Verwalter der Hypothekarkasse, Bern.
» *Bäschlin, H.,* Oberrichter, Bern.
» *Jung, P. E.,* Kantonsbuchhalter, Bern.

An die Aktionäre

der

Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon

Tit.!

Wir beehren uns, Ihnen hiermit den Geschäftsbericht samt Rechnungen und Bilanz des Jahres 1926 zur Genehmigung vorzulegen.

I. Allgemeiner Teil.

1. Gesellschaftsorgane.

a. Generalversammlung.

Die *ordentliche Generalversammlung der Aktionäre* wurde einberufen auf Mittwoch, den 30. Juni 1926, vormittags 10½ Uhr, in das Rathaus nach Bern. Es nahmen an derselben 20 Aktionäre teil mit 118,631 vertretenen Aktien, wovon gemäss Art. 14 der Gesellschaftsstatuten 88,877 stimmberechtigt waren.

Nach Entgegennahme des Berichtes der Kontrollstelle und des Genehmigungsschreibens des eidgen. Eisenbahndepartementes, d. d. 7. Juni 1926, wurden der Geschäftsbericht, sowie die Rechnungen und Bilanz des Jahres 1925 einstimmig genehmigt unter Entlastung der Verwaltungsbehörden für ihre Geschäftsführung.

Als Vertreter der Aktionäre im Verwaltungsrat wurde an Stelle des Herrn a. Nationalrat J. Hirter gewählt:

Herr Dr. *Zehnder, Roland,* Direktor der Montreux-Oberland-Bahn in Montreux.

Sodann wurde die Kontrollstelle für das Geschäftsjahr 1927 bestellt wie folgt:

Mitglieder: Herr *Römer, H.,* Fürsprecher, Biel,
» *Ott, E.,* Bankdirektor, Bern,
» *Jäggi, G.,* Buchhalter der B. O. B., Interlaken.

Suppleanten: Herr *Wyss, A.,* Verwalter der Hypothekarkasse, Bern,
» *Bäschlin, H.,* Oberrichter, Bern,
» *Jung,* Kantonsbuchhalter, Bern.

Gemäss Antrag des Verwaltungsrates beschloss ferner die Generalversammlung einstimmig folgende Statutenrevision:

Art. 1 wird wie folgt geändert:

Die Gesellschaft hat folgende Grundlagen:

a. Den Bundesbeschluss betreffend Erteilung einer einheitlichen Konzession an die Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon, vom 21. Juni 1913, für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Spiez nach Brig und von Scherzligen nach Bönigen.

b. Die Konzession für das Dampfschiff-Unternehmen des Thuner- und Brienzersees vom 11. Juni 1912.

c. Die Konzession einer Eisenbahn von Münster nach Grenchen mit eventuellen Abzweigungen nach Biel und Solothurn vom 6. November 1903 mit Nachtrag vom 24. Juni 1909.

d. Das Gesetz vom 21. März 1920 betreffend Beteiligung des Staates Bern am Bau und Betrieb von Eisenbahnen.

Art. 4 erhält folgende Fassung:

Das Aktienkapital setzt sich zusammen aus:

30,975 Prioritätsaktien I. Ranges von nominell Fr. 500.— und Genußscheinen von Fr. 100.— im Betrage von Fr. 15,487,500.—;

76,640 Prioritätsaktien II. Ranges von nominell Fr. 400.— im Betrage von Fr. 30,656,000.—;

54,560 Stammaktien von nominell Fr. 250.— im Betrage von Fr. 13,640,000.—.

Die Prioritätsaktien I. Ranges geniessen ein Vorrecht an den Aktiven der Gesellschaft bis zur vollen Deckung und das Recht auf eine Dividende von 4 % im Vorrang gegenüber den Prioritätsaktien II. Ranges; weitergehende Ansprüche am Reingewinn und Vermögen sind ausgeschlossen.

Den Prioritätsaktien I. Ranges darf ohne Zustimmung der Mehrheit des Aktienkapitals dieser Gruppe kein weiteres Aktienkapital vorangestellt werden. Diese Mehrheit muss mindestens ²/₃ der vertretenen Aktien umfassen.

Die Genußscheine geniessen hinsichtlich Anteil am Reingewinn und Vermögen der Gesellschaft die gleichen Rechte wie die Prioritätsaktien I. Ranges; sie sind jedoch nicht stimmberechtigt.

Art. 5. Das Alinea 2 erhält folgenden Zusatz:

Für die Ausübung des Stimmrechtes sind die Artikel 2 und 3 des Bundesgesetzes betreffend das Stimmrecht der Aktionäre von Eisenbahngesellschaften und die Beteiligung des Staates bei deren Verwaltung, vom 28. Juni 1895, massgebend.

Art. 14. Derselbe wird abgeändert wie folgt:

Alinea 1: Jeder Aktionär ist berechtigt, an der Generalversammlung teilzunehmen. Stimmberechtigt sind jedoch nur die Namenaktien, wobei jede Aktie das Recht auf eine Stimme gibt.

Alinea 2, letzter Satz: Diese Bestimmung findet jedoch auf die Aktien der Schweizerischen Eidgenossenschaft und des Staates Bern keine Anwendung.

Art. 17. Die Frist zur Einberufung der Generalversammlung wird von 20 Tagen auf 10 Tage geändert.

Art. 23. Im dritten Alinea (dritte Zeile) wird nach dem Worte «ist» eingeschaltet: «vorbehältlich Art. 4, dritter Abschnitt».

Art. 24, zweiter Satz, erhält folgende neue Fassung:

Mindestens vier Fünfteile der Mitglieder des Verwaltungsrates und des Verwaltungsausschusses müssen aus Schweizerbürgern bestehen, die in der Schweiz ihren Wohnsitz haben. Der Bundesrat ist jedoch befugt, auf den Antrag der Gesellschaft eine Verminderung dieser vier Fünfteile bis auf die einfache Mehrheit zuzulassen.

Art. 36 erhält folgende neue Fassung:

Zur Bestreitung ausserordentlicher und unvorhergesehener Auslagen wird ein Reservefonds gebildet.

Die jährlichen Einlagen in den Reservefonds sind auf 5 % des Reingewinns festzusetzen; diese Einlagen haben so lange zu erfolgen, bis der Fonds die Höhe von 10 % des Aktienkapitals erreicht hat.

Der Reservefonds ist nicht verzinsbar.

Art. 37 wird ersetzt durch folgende neue Fassung:

Der nach Dotierung des Erneuerungsfonds gemäss Art. 11 und folgende des Bundesgesetzes über das Rechnungswesen der Eisenbahnen, vom 27. März 1896, und nach Speisung des Reservefonds verbleibende Reingewinn wird in der Rangordnung verteilt, dass erhalten:

a. vorab die Prioritätsaktien I. Ranges sowie allfällige Genußscheine eine Dividende bis zu 4 %;

b. hierauf die Prioritätsaktien II. Ranges eine Dividende bis zu 4 ½ %, berechnet auf dem reduzierten Nominalwert der Aktien;

c. sodann die Stammaktien eine Dividende bis zu 4 %, berechnet auf dem reduzierten Nominalwert der Aktien;

d. die Prioritätsaktien II. Ranges eine Ergänzung ihrer Dividende bis auf Fr. 22. 50 per Aktie, gleich 4 ½ % auf dem ursprünglichen Nominalwert;

e. ein allfälliger Rest wird gleichmässig unter die Prioritätsaktien II. Ranges und die Stammaktien verteilt.

b. Verwaltungsbehörden.

Im Berichtsjahre sind in der Leitung des Unternehmens wichtige Aenderungen eingetreten, indem unser seit 1912 amtender hochverdiente Direktor, Herr *Gottfried Kunz*, aus Gesundheitsrücksichten gezwungen war, sich zu entlasten; er trat deshalb mit dem 30. September 1926 von seiner verantwortungsvollen Stelle zurück. Dem scheidenden Direktor sei für seine unermüdliche und fruchtbare Tätigkeit auch an dieser Stelle der wärmste Dank ausgesprochen.

Als neuer Direktor wurde vom Verwaltungsrat mit Amtsantritt am 1. Oktober 1926 gewählt: Herr Regierungsrat Dr. jur. *Friedrich Volmar* in Bern.

In Ersetzung des Herrn Volmar wählte sodann der bernische Regierungsrat mit Wirkung ab 1. Oktober 1926 Herrn a. Ständerat *Gottfr. Kunz* als Vertreter des Kantons Bern in den Verwaltungsrat. Dieser bezeichnete den Genannten als Delegierten des Verwaltungsrates, speziell für Fragen finanzieller und kommerzieller Natur.

Der Verwaltungsrat traf ferner, in Ersetzung des Herrn Dr. jur. Volmar, folgende Wahlen:

a. Als II. Vize-Präsident des Verwaltungsrates ab 1. Oktober 1926: Herr *Gottfried Kunz* in Bern.

b. Als Vize-Präsident der Direktion, ebenfalls ab 1. Oktober 1926: Herr Regierungsrat *W. Bösiger* in Bern.

c. Als Mitglieder des Verwaltungsausschusses und der Direktion:
ab 1. Juli 1926: Herr Dr. *R. Zehnder* in Montreux und
ab 1. Oktober 1926: Herr a. Ständerat *G. Kunz* in Bern.

Der schweizerische Bundesrat hat die bisherigen Vertreter des Bundes in unserm Verwaltungsrate für eine neue 3jährige Periode (1926—1928) bestätigt. Weiter verlängerte der bernische Regierungsrat die Amtsdauer der Vertreter des Kantons Bern bis 31. Mai 1930.

Im abgelaufenen Geschäftsjahre trat der *Verwaltungsrat* zu 3 Sitzungen zusammen, in denen u. a. folgende wichtigeren Geschäfte behandelt wurden: Fahrplan 1926/27; Betriebsbudget 1927; Verkauf des Hotels Simplon in Bern; Geschäftsbericht, Jahresrechnungen und Bilanz pro 1925; Statutenänderungen; Aenderung der Statuten der Pensions- und Hilfskasse; Demission des Direktors und Ersatzwahl; Wahlen in die Verwaltungsbehörden; Fahrplan 1927/28; Elektrifikation der Strecke Münster-Lengnau.

Der *Verwaltungsausschuss* hielt ebenfalls 3 Sitzungen ab, und die Direktion behandelte an 11 Sitzungen 99 Traktanden.

2. Beziehungen zu Staats- und Gemeindebehörden.

Der rege Verkehr mit diesen Behörden gibt zu besondern Bemerkungen keinen Anlass.

Einzig ist zu erwähnen, dass einem Gesuche der *Gemeinde Eggerberg um Errichtung einer Haltestelle* probeweise entsprochen wurde. Sie ist ohne Personalbesetzung und dient dem Personen-, Gepäck- und Expressgutverkehr. Die Baukosten betrugen rund Fr. 1200.—. Die Gemeinde hat sich zu einem jährlichen Beitrag von Fr. 400. — in Form eines Steuernachlasses bereit erklärt. Die Haltestelle ist am 1. Juli 1926 eröffnet worden.

3. Beziehungen zu andern Transportanstalten.

Hier ist zu erwähnen, dass die Arbeiten für den *Schiffsanschluss an den Zentralbahnhof Thun* nun zur Hauptsache vollendet sind. Die provisorische Uebernahme der Arbeiten fand am 26. Mai 1926 statt. Die Erstellung des Aufnahmegebäudes, an dessen Kosten die Steffisburg-Thun-Interlaken-Bahn die Hälfte beiträgt, fällt in das Jahr 1927. Auf Beginn des Sommerfahrplanes 1927 werden auch die Signaleinrichtungen sowie der Kohlendepotplatz und die Güterumschlagstelle in Scherzligen fertiggestellt sein.

Die im letztjährigen Bericht erwähnten vier Expropriationsfälle sind vom Bundesgericht inzwischen erledigt worden, und es entsprechen die festgesetzten Entschädigungen unsern Erwartungen. Die definitive Bauabrechnung konnte wegen Differenzen mit der Bauunternehmung noch nicht fertiggestellt werden.

4. Personalangelegenheiten.

a. In seiner Sitzung vom 8. März 1926 genehmigte der Verwaltungsrat einen II. Nachtrag zu den Statuten der Pensions- und Hilfskasse für die Beamten und ständigen Angestellten. Textlich bereinigt oder revidiert wurden die Art. 1, 4, 9, 12, 28 und 30. Die Mehrbelastungen, welche durch die Art. 9 (Erhöhung des anrechenbaren Jahresverdienstes) sowie Art. 28 und 30 (Witwen- und Waisenpensionen) bedingt werden, sind für die der Betriebsgemeinschaft B. L. S./B. N. angehörenden Bahnunternehmungen keine bedeutenden.

b. Wie im Jahre 1925 wurden auch für 1926 an die *Pensionierten folgende Teuerungszulagen* bewilligt:

Fr. 500. — an Invalide,
» 300. — an Witwen und
» 75. — an Waisen.

Die Teuerungszulage darf 100% der ordentlichen Pension nicht übersteigen; sie wird nicht ausgerichtet an Pensionierte, deren Einkommen aus Vermögen oder Nebenverdienst den Betrag von Fr. 4200. — jährlich übersteigen.

Die Gesamtsumme für die Betriebsgemeinschaft B. L. S./B. N. beträgt Fr. 19,000. —, von welcher auf die B. L. S. inkl. Schiffsbetrieb Fr. 15,500. — entfallen.

5. Unfallwesen.

Ueber die Unfälle, von denen im Berichtsjahre das Personal der Betriebsgemeinschaft betroffen wurde, gibt nachstehende Zusammenstellung Aufschluss:

Personal-Kategorien	Zahl der Unfälle		Zahl der Unfalltage			
	Betriebs-Unfälle	Nichtbetriebs-Unfälle	Betriebs-Unfälle		Nichtbetriebs-Unfälle	
			im ganzen	im Durchschnitt	im ganzen	im Durchschnitt
Bahningenieure und Bahnmeister	4	—	5	1,2	—	—
Bahn- und Barrierenwärter und -wärterinnen	8	2	148	18,5	5	2,5
Streckenarbeiter	63	12	755	11,9	296	24,7
Stationspersonal ohne Weichenwärter und Rangierpersonal	19	8	192	10,1	102	12,7
Weichenwärter und Rangierpersonal	7	1	109	15,6	—	—
Zugspersonal	46	5	297	6,5	152	30,4
Fahrdienstpersonal	9	2	103	11,4	15	7,5
Lokomotivpersonal	9	1	104	11,5	7	7,0
Werkstättepersonal	71	10	479	6,7	143	14,3
Leitungspersonal	8	2	41	5,1	36	18,0
Schiffspersonal	8	6	168	21,0	82	13,6
Verwaltungspersonal	2	6	72	36,0	61	10,2
Zusammen	254	55	2473	9,7	899	16,3

Es sind leider wiederum zwei Betriebsunfälle mit tödlichem Ausgang zu verzeichnen: Am 16. Mai 1926 geriet ein Bahnarbeiter, der mit Aufräumungsarbeiten bei km 70,480 beschäftigt war, in einen Erdrutsch, der infolge starker Regengüsse plötzlich niederging; trotz der sofort einsetzenden Rettungsaktion starb der Arbeiter an den Folgen des Unfalles. Am 16. Juli 1926 sodann wurde beim Manöver im Bahnhof Spiez ein Kondukteur zwischen den Puffern zweier Fahrzeuge erdrückt.

Ferner ereigneten sich zwei Betriebsunfälle sowie ein Nichtbetriebsunfall, welche teilweise Invalidität zur Folge hatten.

Alle diese Fälle wurden im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen, bzw. des Zuschussreglementes unserer Gesellschaft, von der Schweiz. Unfall-Versicherungs-Anstalt und der Unfall-Versicherungs-Gesellschaft « Winterthur » entschädigt.

Schwerere Unfälle bei Passagieren, Passanten und Drittpersonen sind pro 1926 keine zu verzeichnen.

II. Bahnbau.

1. Grunderwerb.

Der im Aufforstungsgebiet Lalden-Brig vorgesehene Landerwerb innerhalb der V. Section Birgisch-Naters wurde durchgeführt. Infolge der unklaren Eigentumsverhältnisse gestalteten sich die Verhandlungen teilweise recht schwierig; immerhin konnte das Terrain schliesslich zu angemessenen Preisen erworben werden.

Am 1. Dezember 1926 fällte das bestellte Schiedsgericht seinen Entscheid über die Entschädigungsansprüche der Gemeinde Niedergestelen für die durch das bundesrätliche Reistreglement vom 14. August 1914 eingetretene Beschränkung der Nutzungen in den oberhalb der Bahnlinie gelegenen Waldungen; die Entschädigungssumme beträgt *Fr. 21,250.—*.

2. Neu- und Ergänzungsbauten.

A. Strecke Thun-Bönigen.

Nach endgültiger Aufhebung der Station Scherzligen wurde, wie auf der Strecke Gwatt-Spiez, auch auf der Strecke Thun-Gwatt der Streckenblock eingerichtet. Auf dem Bahnhof Spiez ist die elektrische Weichen- und Signalbeleuchtung eingeführt worden, eine Einrichtung, die sich infolge Personal- und Materialeinsparung reichlich verzinsen wird.

Im Bahnhof Interlaken-West wurde die bestehende provisorische Sicherungsanlage ersetzt durch ein elektrisches Stellwerk, in welches einbezogen sind 2 neue Einfahrtssemaphore, die Weiche Nr. 1 mit Wechselstromantrieb und die Weiche Nr. 45 mit Wechselstromverriegelung. Ferner wurde die Signalanlage erweitert und zwischen den Einfahrts- und Rangiersignalen eine Abhängigkeit geschaffen.

In Interlaken-Ost ist auf Perron IV ein neues Perrondach in Holz erstellt worden.

B. Strecke Spiez-Brig.

Als hauptsächlichste Bauobjekte sind die in armiertem Beton ausgeführte Halbgalerie zwischen Schinti- und Mittalgraben, sowie die im Aufforstungsgebiet zwischen Lalden und Brig erstellten Fangmauern zu erwähnen. Es gelangt vorerst die Sektion V des Aufforstungs- und Verbauungsprojektes Lalden-Brig (Gebiet Birgisch-Naters) mit einem Kostenvoranschlag von Fr. 140,000. — zur Ausführung. Diese Arbeiten, die sich auf die Jahre 1926 bis 1928 verteilen, wurden vom Bund mit 50 %, im Maximum mit Fr. 70,000.—, subventioniert. (Bundesratsbeschluss vom 4. März 1927.)

Ferner seien die infolge der starken Regengüsse am 16/17. Mai in Niedergestelen und Lalden durch Ueberschwemmungen und Geschiebeüberführungen entstandenen grösseren Kulturschäden an privaten Grundstücken und Wasserleitungen angeführt, deren Eigentümer alle entschädigt werden mussten. Um derartige Beschädigungen in Zukunft zu verhüten, wurde im Luegelkingraben eine grössere Sperrmauer erstellt und bei km 66,900 vor Station Lalden der gewölbte Durchlass in einen offenen umgebaut.

Weiter sind die Ergänzungs- und Herstellungsarbeiten an der Kanderkorrektion zwischen Heustrich und Mülenen zu erwähnen, wo infolge von Hochwasser im Sommer 1926 bedeutende

Beschädigungen am Leitwerk und am Uferschutz entstanden sind; der Kostenvoranschlag lautet auf Fr. 33,500.—. Diese Bauten sind vom Bund und Kanton als subventionsberechtigte Ergänzungsarbeiten der Kanderkorrektion anerkannt worden, so dass nach Eingang der Subvention von zusammen 70 % der B. L. S. noch zirka Fr. 10,000.— auffallen werden.

Im Zusammenhang mit dem Grunderwerb bzw. mit der Ablösung der Reistrechte sind in den Gemeinden Niedergestelen und Raron zum Schutze der Bahnanlagen, bzw. zur besseren Bewirtschaftung der ob der Bahn liegenden Waldungen umfangreiche Schutzbauten und Holzschleife erstellt worden, zum Teil mit Hilfe der interessierten Gemeinden.

C. Münster-Lengnau.

Elektrifikation. Die S. B. B. haben beschlossen, bis zum Fahrplanwechsel, 15. Mai 1928, die Strecken Biel-Delsberg und Neuenburg-Biel-Olten zu elektrifizieren. Dieser Beschluss hat als selbstverständliche Folge, dass die B. L. S. bis zum genannten Zeitpunkt auch ihre Strecke Münster-Lengnau für elektrischen Betrieb umbaut, indem an eine Beibehaltung des Dampfbetriebes auf dieser Linie nach der Elektrifikation der S. B. B.-Anschlußstrecken Delsberg-Münster und Biel-Lengnau nicht mehr zu denken ist; denn hieraus würden sich mannigfache Uebelstände für die Betriebsabwicklung ergeben, ganz abgesehen von den Mehrkosten, die ein solcher Zustand naturgemäss zur Folge hätte. Der Verwaltungsrat hat denn auch den erforderlichen Kredit zum Umbau der Münster-Lengnau-Linie auf elektrische Traktion bewilligt.

Aus praktischen Gründen wurde dann in der Folge mit den S. B. B. ein Abkommen getroffen, auf Grund dessen die sämtlichen Elektrifikationsarbeiten zum Pauschalbetrage von Fr. 400,000.— den S. B. B. übertragen wurden.

Die Beschaffung von elektrischem Traktionsmaterial kommt nicht in Frage, da der Betrieb Münster-Lengnau von den S. B. B. geführt wird und diese eigenes Material verwenden. Die B. L. S. hat hierfür entsprechende Entschädigung zu leisten.

D. Abrechnung über die Bauverwendungen pro 1926.

A. Strecke Scherzligen-Bönigen.

Bezeichnung der Objekte	Total der Ausgaben Fr.	Abschreibungen u. Rückerstattungen Fr.	Auf Baukonto Fr.
I. Allgemeine Kosten und			
II. Bahnanlage und feste Einrichtungen.			
1. Streckenblock Gwatt-Thun	4,372. 65	—	4,372, 65
2. Ueberdachung des Perrons IV (50 m) in Interlaken-Ost	21,440. 95	25. 50	21,415. 45
3. Verlegung der Speiseleitung von km 26.428 bis km 26.614 in Interlaken-West	2,070. 50	765. 25	1,305. 25
4. Einbau eines Hauptschalters in das Unterwerk Spiez	8,418. 10	1,100. —	7,318. 10
5. Erweiterung des Gepäckbüros Interlaken-West	3,156. 70	621. 25	2,535. 45
Uebertrag	39,458. 90	2,512. —	36,946. 90

Bezeichnung der Objekte	Total der Ausgaben Fr.	Abschreibungen u. Rückerstattungen Fr.	Auf Baukonto Fr.
Uebertrag	39,458. 90	2,512. —	36,946. 90
6. Beitragsleistung an die Gemeinde Interlaken für den Anschluss des Aufnahmegebäudes und Schalthauses Interlaken-West an die Ortskanalisation	3,345. —	—	3,345. —
7. Landerwerb Scherzligen-Bönigen: (Landaustausch, nachträgliche Entschädigung wegen Bahnhofumbau Spiez, etc.)	2,266. 45	—	2,266. 45
8. Installation des elektrischen Lichtes im Wohnhaus bei der Station Leissigen und erstmaliger Anstrich des Hauses mit Oelfarbe	2,689. —	—	2,689. —
9. Erstellen von Sickerungen sowie von Fanggräben und Pflästerungen beim Bahngraben zwischen km 5,8—6,3 bei Einigen	3,447. 30	—	3,447. 30
10. Abdichtung der Dachflächen der Schaltstationen Leissigen, Interlaken-West und Interlaken-Ost durch Holzverschalung	1,041. 20	—	1,041. 20
11. Schaltereinrichtungen in Interlaken-Ost: (Anbringen eines Erdungskontaktes am Schalter 4 der Güteranlage; Abtrennung des Abstellgeleises Nr 11 und Anbringen eines Luftschalters Nr. 5 mit Erdkontakt auf Mast Nr. 19)	887. 95	—	887. 95
12. Erlös aus Landverkäufen	—	740. —	— 740. —
13. Verkauf an S. B. B. des Fahrleitungsstückes Schadauweg bis Streckentrenner S. B. B./B. L. S. (bei Scherzligen)	—	3,800. —	— 3,800. —
14. Abschreibung der Anlagekosten der aufgehobenen Station Scherzligen (inklusive Grund und Boden)	—	168,098. 01	— 168,098. 01
15. Abschreibung von Bauzinsen auf den Inventarwerten der elektrischen Lokomotiven Ce 4/6 Nr. 301—303 gemäss Schreiben des E. D. Nr. 90, 10/III vom 4. Dezember 1926	—	33,930. 15	— 33,930. 15
Total I und II	53,135. 80	209,080. 16	— 155,944. 36

III. Rollmaterial.

Bezeichnung der Objekte	Total der Ausgaben Fr.	Abschreibungen u. Rückerstattungen Fr.	Auf Baukonto Fr.
16. Personenwagen: Einrichtung der elektrischen Zugsheizung von 1000 Volt in den Personenwagen:			
A Nr. 51	2,729. 25	—	2,729. 25
AB » 83	2,576. 20	—	2,576. 20
AB³ » 153	2,868. 75	—	2,868. 75
Uebertrag	8,174. 20	—	8,174. 20

Bezeichnung der Objekte	Total der Ausgaben Fr.	Abschreibungen u. Rückerstattungen Fr.	Auf Baukonto Fr.
Uebertrag	8,174. 20	—	8,174. 20
B Nr. 261/262 = 2 Wagen à Fr. 2,724. 35 .	5,448. 70	—	5,448. 70
C » 553/562 = 10 » à » 2,657. 35 .	26,573. 50	—	26,573. 50
C » 568/569 = 2 » à » 2,666. 55 .	5,333. 10	—	5,333. 10
17. Gepäckwagen:			
Einrichtung der elektrischen Zugsheizung von 1000 Volt in den Gepäckwagen F 906/907 = 2 Wagen à Fr. 1,958. 90	3,917. 80	—	3,917. 80
18. Abschreibung der Kosten der Ausrüstung der Gepäckwagen F 901—903 und 908—909 mit Elektrodampfer, 5 Wagen à Fr. 17,489. 89 . .	—	87,439. 45	— 87,439. 45
Total III	49,447. 30	87,439. 45	— 37,992. 15
IV. Mobiliar und Gerätschaften.			
19. Neuanschaffungen und Abschreibungen . . .	176. 35	33. 50	142. 85
V. Hilfsbetriebe.			
Werkstätte Bönigen:			
20. Umbau des Härte- und Glühofens	8,502. 30	2,606. 75	5,895. 55
21. Beschaffung einer hydraulischen Räderpresse	23,178. 91	—	23,178. 91
22. Prüfeinrichtung: Einbau eines Wechselstrom-Trockentransformators mit Regulierwiderstand	614. 90	—	614. 90
23. Beschaffung einer Fräsemaschine (Nachtrag)	415. 15	—	415. 15
24. Neuer Laufkran mit elektrischem Antrieb . .	20,267. 15	7,304. 45	12,962. 70
25. Neuanschaffung von Mobiliar und Gerätschaften	2,865. 95	—	2,865. 95
Total V	55,844. 36	9,911. 20	45,933. 16
Gesamttotal Scherzligen-Bönigen	158,603. 81	306,464. 31	— 147,860. 50

B. Strecke Spiez-Frutigen.

Bezeichnung der Objekte	Total der Ausgaben Fr.	Abschreibungen u. Rückerstattungen Fr.	Auf Baukonto Fr.
I. Allgemeine Kosten und			
II. Bahnanlage und feste Einrichtungen.			
1. Einbau eines Prüfstandes für elektrische Fahrzeuge in der Werkstätte Spiez	23,482, 05	—	23,482. 05
2. Ersatz der bestehenden hydraulischen Hebevorrichtung in der Werkstätte Spiez durch eine neue und stärkere	2,227. 55	1,360. —	867. 55
Uebertrag	25,709. 60	1,360. —	— 24,349. 60

Bezeichnung der Objekte	Total der Ausgaben	Abschreibungen u. Rückerstattungen	Auf Baukonto
	Fr.	Fr.	Fr.
Uebertrag	25,709. 60	1,360. —	—24,349. 60
3. Kanderkorrektion (Projekt 1909/10; Unternehmen II):			
a) Restbeitrag auf dem Pflichtteil der B. L. S. von 20 % an die Gesamtkorrektion der obern Abteilung (von der Kiene aufwärts bis zur Einmündung der Engstligen in die Kander = Fr. 111,502. 75 abzüglich Fr. 55,751. 40, Beitrag aus dem Schwellenfonds der ehemaligen Spiez-Frutigen Bahn)	111,502. 75	55,751. 40	55,751. 35
b) Restbeitrag auf dem Pflichtteil der B. L. S. von 30 % an die Ergänzungsbauten in der untern Abteilung der Kanderkorrektion . .	17,815. 55	—	17,815. 55
4. Subventionen des Kantons Bern an:			
Schlundbachverbauung, Projekt IV	—	29,872. 75	—29,872. 75
Heitibachverbauung, Projekt IV	—	32,759. 55	—32,759. 55
Gunggbachverbauung, Projekt IV	—	14,350. 75	—14,350. 75
5. Fünfte Rate Bundesbeitrag an die Heitibachverbauung im Unterlauf, Projekt IV	—	2,345. 10	—2,345. 10
Total I und II	155,027. 90	136,439. 55	18,588. 35
III. Rollmaterial.			
6. Elektrische Lokomotiven: Ausrüstung der elektrischen Lokomotive Ce 6/6 Nr. 121 mit 2 obern und 4 untern Stirnwandscheinwerfern, System Scintilla	886. 95	—	886. 95
IV. Mobiliar und Gerätschaften.			
21. Neuanschaffungen und Abschreibungen pro 1926: Für den Fahr- und Werkstättedienst	731. 80	209. 50	522. 30
Gesamttotal Spiez-Frutigen	156,646. 65	136,649. 05	19,997. 60

C. Strecke Frutigen-Brig.

Bezeichnung der Objekte	Total der Ausgaben	Abschreibungen u. Rückerstattungen	Auf Baukonto
I. Allgemeine Kosten und			
II. Bahnanlage und feste Einrichtungen.			
1. Ausgaben für Vollendungsbauten Frutigen-Brig: Erwerb von Grund und Rechten (inklusive Erwerb des Schutzwaldes Raron)	77,478. —	18. —	77,460. —
2. Schutzbauten Rarnerkumme	58,494. 50	—	58,494. 50
3. Aufforstungen und Verbauungen im Bundergraben	46,023. 05	760. —	45,263. 05
Uebertrag	181,995. 55	778. —	181,217. 55

Bezeichnung der Objekte	Total der Ausgaben Fr.	Abschreibungen u. Rückerstattungen Fr.	Auf Baukonto Fr.
Uebertrag	181,995. 55	778. —	181,217. 55
4. Aufforstungen auf der Nordrampe	522. 25	—	522. 25
5. Aufforstungen auf der Südrampe	3,274. 70	148. 72	3,125. 98
6. Herstellung der Fahrstrasse a IV und a V im Stellwerk Kandersteg	4,542. 82	168. 70	4,374. 12
7. Aufnahmsgebäude Goppenstein: Vertäfeln der bergseitigen Korridorwand im 1. Stock . . .	588. 60	—	588. 60
8. Erweiterung und staubdichte Abschliessung der Archivräume im Verwaltungsgebäude . . .	1,840. 35	—	1,840. 35
9. Reistzüge in der Gemeinde Niedergestelen, Nachtrag	523. 30	—	523. 30
10. Schutzbauten bei km 66.3, Finnengrabenviadukt	7,575. 75	—	7,575. 75
11. Erstellen einer Schutzgalerie (Halbgalerie) bei km 50.3—50.4	58,569. 10	4,420. 25	54,148. 85
12. Station Hothen: Elektrische Beleuchtung der Weichen und Zusammenhängung der Weichenbeleuchtung mit der Signalbeleuchtung . . .	430. 20	—	430. 20
13. Erstellen eines Einsteigeperrons auf der Haltestelle Eggerberg	616. 50	—	616. 50
14. Einrichtung eines neuen Streckentelephonpostens bei km 70.108 (Fr. 160.— auf IV/2 verrechnet)	372. 90		372. 90
15. Erstellen eines zirka 50 m langen Fangwalles mit Fuss- und Trockenmauerwerk und Aufforstung im Brunnenwald bei der Station Hothen	3,795. 55	21. 75	3,773. 80
16. Umbau des gewölbten Durchlasses bei km 66.890	3,201. 55	300. —	2,901. 55
17. Erstellen einer Schutzwand bei km 50.250 . .	4,850. 60	—	4,850. 60
18. Beschaffung von 2 elektrischen Lokomotiven Be 6/8 Nr. 201—202; Ausgaben zu Lasten des Kapitels I	1,611. 20	19. —	1,592. 20
19. Bundes- und Kantonsbeitrag an die Kosten pro 1925 der Verbauung und Aufforstung im Bundergraben	—	29,061. 57	—29,061. 57
20. IV. Rate Bundesbeitrag an die Bunderbachverbauung, II. Projekt	—	5,320. —	—5,320. —
Subvention des Kantons Bern an die Bunderbachverbauung, Projekt II	—	11,368. 65	—11,368. 65
Projekt III	—	24,304. 95	—24,304. 95
21. Verkauf der Besitzung Aarbergergasse 60 (Hotel Simplon)	—	561,445. 50	—561,445. 50
Total I und II	274,310. 92	637,357. 09	—363,046. 17

Bezeichnung der Objekte	Total der Ausgaben Fr.	Abschreibungen u. Rückerstattungen Fr.	Auf Baukonto Fr.
III. Rollmaterial.			
22. Elektrische Lokomotiven. Beschaffung von 2 elektrischen Lokomotiven, Be 6/8, Nr. 201—202 (Nr. 201 = Fr. 570,049. 35 » 202 = » 570,049. 32)	1,140,127. 95	29. 28	1,140,098. 67
23. Gepäckwagen. Einrichtung der elektrischen Zugsheizung von 1000 Volt in den Gepäckwagen Fü Nr. 943/4. 2 Wagen à Fr. 1,824.35 . . .	3,648. 70	—	3,648. 70
24. Abschreibung der Kosten der Ausrüstung der Gepäckwagen F 943—944 mit Elektrodampfer	—	32,838. —	— 32,838. —
Total III	1,143,776. 65	32,867. 28	1,110,909. 37
IV. Mobiliar und Gerätschaften.			
25. Neuanschaffungen und Abschreibungen im Jahre 1926:			
Für die allgemeine Verwaltung	3,567. 30	—	3,567. 30
Für den Unterhalt und die Bewachung der Bahn	160. —	557. 20	— 397. 20
Für den Stationsdienst und die Zugsbegleitung	131. 50	—	131. 50
Für den Fahr- und Werkstättedienst	2,274. 60	—	2,274. 60
Total IV	6,133. 40	557. 20	5,576. 20
Gesamttotal Frutigen-Brig	1,424,220. 97	670,781. 57	753,439. 40

D. Strecke Münster-Lengnau.

Bezeichnung der Objekte	Total der Ausgaben Fr.	Abschreibungen u. Rückerstattungen Fr.	Auf Baukonto Fr.
I. Allgemeine Kosten und			
II. Bahnanlage und feste Einrichtungen.			
1. Wasserversorgung der Gemeinde Grenchen mit Inbegriff der Kosten für die Quellenfassung bei km 4,822 M. L. B.	76,698. 35	15,078. 60	61,619. 75
2. Erlös aus Landverkäufen	—	1,318. —	— 1,318. —
Total I und II	76,698. 35	16,396. 60	60,301. 75
III. Mobiliar und Gerätschaften.			
3. Neuanschaffungen pro 1926:			
Für den Unterhalt und die Bewachung der Bahn	329. 90	—	329. 90
Für den Stationsdienst und die Zugsbegleitung	172. 10	—	172. 10
Total III	502. —	—	502. —
Gesamttotal Münster-Lengnau	77,200. 35	16,396. 60	60,803. 75

Rekapitulation.

	Total der Ausgaben Fr.	Abschreibungen u. Rückvergütungen Fr.	Auf Baukonto Fr.
A. Strecke Scherzligen-Bönigen	158,603. 81	306,464. 31	— 147,860. 50
B. » Spiez-Frutigen	156,646. 65	136,649. 05	19,997. 60
C. » Frutigen-Brig	1,424,220. 97	670,781. 57	753,439. 40
D. » Münster-Lengnau	77,200. 35	16,396. 60	60,803. 75
Gesamttotal	1,816,671. 78	1,130,291. 53	686,380. 25

III. Bahn-Unterhalt und Betrieb.

1. Bahn-Unterhalt.

Die zu Lasten des Erneuerungsfonds gehenden Unterhaltungsarbeiten für den Oberbau erforderten in den Jahren 1925 und 1926 folgende Aufwendungen:

Strecken Thun (Scherzligen)-Bönigen und Spiez-Brig.

	1925 Fr.	1926 Fr.
Schienen und Befestigungsmittel	29,568. 25	107,692. 56
Schwellen-, Brücken- und Weichenhölzer	31,932. 80	67,719. 99
Weichen und deren Bestandteile	6,357. 23	296. 40
	67,858. 28	175,708. 95
Hierzu: 10 % für Arbeitslöhne	6,785. 82	17,570. 89
	74,644. 10	193,279. 84
Hiervon ab: Wert des gewonnenen Altmaterials	12,394. 40	58,308. 59
Effektive Belastung des Erneuerungsfonds	62,249. 70	134,971. 25

Die vermehrten Kosten im Berichtsjahr gegenüber 1925 rühren in der Hauptsache davon her, dass im grossen Lötschbergtunnel auf eine Länge von 4358 m die alten, stark abgenutzten Stuhlschienen durch neue ersetzt werden mussten. Und zwar wurden nicht mehr 12 m lange, sondern 18 m lange Schienen eingebaut, wodurch ein viel ruhigerer Gang der Züge erzielt worden ist.

Weitere Schienenauswechslungen in den folgenden Jahren stehen bevor, weil der Verschleiss der alten Schienen, namentlich in den nassen Tunnelpartien sehr rasch vorwärtsschreitet. Auf Ende 1926 sind umgebaut folgende Tunnelstrecken:

1921	km	10,504—11,224	Brigergeleise	720 m
	»	10,418—11,222	Spiezergeleise	804 »
1926	»	3,625— 4,813	Brigergeleise	1188 »
	»	3,624— 4,812	Spiezergeleise	1188 »
	»	13,095—14,285	Brigergeleise	1190 »
	»	13,060—13,852	Spiezergeleise	792 »
			Total	5882 m

oder ca. 20 % der ganzen Geleiselänge im Tunnel.

Strecke Münster-Lengnau.

Aufwendungen zu Lasten des Erneuerungsfonds.	1925 Fr.	1926 Fr.
Schienen und Befestigungsmittel	45,722. 39	47,575. 35
Schwellen, Weichen- und Brückenhölzer	4,660. 50	4,995. 15
	50,382. 89	52,570. 50
Hierzu: 10 % für Arbeitslöhne	5,038. 28	5,257. 05
	55,421. 17	57,827. 55
Hiervon ab: Wert des gewonnenen Altmaterials	18,929. 45	23,552. 20
Effektive Ausgaben	36,491. 72	34,275. 35

In den obgenannten Zahlen sind inbegriffen die Kosten für den ausserordentlichen Schienenumbau im Grenchenbergtunnel. Auf Ende 1926 sind nun folgende Strecken umgebaut:

1924	km	0,953—1,883	= 930 m
	»	1,883—3,353	= 1470 »
1925	»	3,353—4,838	= 1605 »
1926	»	0,000—0,953	= 953 »
	»	4,838—6,038	= 1200 »
		Total	6158 m

oder rund 72 % der ganzen Tunnelstrecke.

Es gelangten zur Auswechslung:

Strecken Scherzligen-Bönigen und Spiez-Brig.	1925 Stück	1926 Stück
Schienen, diverse Längen, neue	19	491
» » » gebrauchte	190	345
Buchenschwellen, neue	1965	4478
» gebrauchte	153	31
Eichenschwellen, neue	3	7
» gebrauchte	1	27
Lärchenschwellen, neue	—	—

Strecke Münster-Lengnau.	1925 Stück	1926 Stück
Schienen, diverse Längen, neue	224	289
» » » gebrauchte	23	17
Buchenschwellen, neu	321	321

2. Betrieb.

Der Fahrplan vom 5. Juni 1925 ist ersetzt worden durch einen am 15. Mai 1926 in Kraft getretenen und bis 14. Mai 1927 gültigen Fahrplan. Dieser brachte folgende wesentliche Aenderungen:

a. Internationaler Verkehr.

1. Schnellzug 144 (Bern ab 14.05) hat ab 15. Mai durch den neuen Zug 64/312 Basel-Bern einen schnellzugsmässigen Anschluss ab Basel und weiterher, aus Holland, Belgien, Skandinavien und Deutschland erhalten. Damit ist ein altes Postulat verwirklicht und gleichzeitig die erste wirklich direkte Verbindung Basel-Italien via Lötschberg hergestellt worden. Die Einstellung durchgehender Personenwagen Deutschland-Italien konnte leider noch nicht erreicht werden.

2. Zwecks Herstellung einer neuen Verbindung aus Ober-Italien nach Bern und weiter, Richtungen Jura und Olten, ist Personenzug 1923 Brig-Spiez während der Zeit vom 15. Mai bis 2. Oktober als Schnellzug 139 geführt worden: Brig ab 17.20, Bern an 19.45.

3. Eine neue Verbindung wurde für die Sommersaison (1. Juli—10. September) geschaffen durch den neuen Schnellzug 233 Interlaken-Bern-Delle-Belfort, Interlaken-Ost ab 10.10, mit unmittelbarem Anschluss an Zug R Belfort-Paris, daselbst an 20.35. In der Gegenrichtung wurde eine neue Verbindung vermittelt durch Zug 246 (Paris-Belfort)-Delle-Bern mit Anschluss an den bestehenden Abendschnellzug 318 Bern-Interlaken, Paris ab 8.45, Bern ab 18.20, Interlaken an 19.36. In beiden Richtungen verkehrten durchlaufende Wagen I./II. Klasse Paris-Delle-Interlaken-Paris. Die neue Fahrgelegenheit ist besonders in der Richtung nach Paris in erfreulichem Masse benützt worden.

4. Der in früheren Berichten gerügte Uebelstand betreffend Fehlen von durchlaufenden Wagen in den Nachtschnellzügen 132/131 konnte endlich beseitigt werden. Seit 15. Mai führt Zug 132 nun auch für die dritte Klasse einen durchlaufenden Wagen von Paris bis Mailand; der auf 15. Mai 1925 eingeführte Wagen I./II. Klasse Paris-Mailand läuft nun bis Rom. In der Gegenrichtung konnte in Zug 131 der Durchlauf eines I./II. Klasse-Wagens Rom-Bern und ab 3. Oktober alsdann auch eines Wagens III. Klasse Mailand-Bern zuwege gebracht werden. Der bisher in Zug 135 verkehrende Wagen III. Klasse Brig-Belfort ist auf die Strecke Mailand-Paris ausgedehnt worden.

b. Interner Verkehr.

5. Im Zusammenhang mit der unter Punkt 2 vorstehend getroffenen Neuerung musste Zug 1923 Kandersteg-Spiez zur Bedienung der Stationen Blausee-Mitholz bis Heustrich-Emdthal auch während des Sommerdienstes beibehalten werden.

6. Um den Blausee von Interlaken und vom rechten Seeufer aus auch als Nachmittagsausflug besuchen zu können, wurde während der Hochsaison im Anschluss an den bestehenden Zug 1717 Interlaken-Spiez(-Thun) und an Schiffskurse 1717 von Interlaken-Beatenbucht und 1712 von Thun-Oberhofen-Gunten ein neuer Tramzug Nr. 412 Spiez-Blausee geführt, Spiez ab 14.24, Blausee an 14.57. Für die Heimkehr dieser Ausflügler diente der neue Saison-Tramzug Nr. 419, Blausee ab 17.19, Spiez an 17.58 mit unmittelbarem Anschluss an Zug 1716 nach Interlaken sowie an Schiffskurse 94 Richtung Beatenbucht-Interlaken und 1723 Richtung Gunten-Thun. Damit erreichten die Gäste ihre Hotels rechtzeitig zur Einnahme des Nachtessens. Beide Fahrgelegenheiten haben sich bewährt.

Die Fahrleistungen, inbegriffen diejenigen der Münster-Lengnau-Bahn, zeigen folgendes Bild:

Gefahrene Zugskilometer:

	Pers.-Züge	Güterzüge	Total
1925	942,819	405,101	1,347,920
1926	981,595	435,296	1,416,891
	+ 38,776	+ 30,195	+ 68,971

Die Mehrleistungen im Personenzugsfahrplan sind begründet in den vorstehend unter Punkten 2, 3, 5 und 6 namhaft gemachten neuen Zugsverbindungen, sowie durch die im Jahre 1925 aufgenommenen Tramzüge 1707 und 1743 Interlaken-Thun, welche im Berichtsjahre für die Zeit vom 1. Januar bis 14. Mai erstmals zur Auswirkung kamen.

3. Tarifwesen und Kommerzielles.

a. Allgemeines.

Der *internationale* Verkehr leidet noch immer unter der Unstabilität der Tarife einerseits und der Währungsverhältnisse anderseits der meisten für den Verkehr mit der Schweiz und durch die Schweiz in Betracht kommenden Länder. Kaum ist nach zeitraubenden, mühevollen Verhandlungen ein direkter Tarif in Kraft gesetzt, so wird durch Taxänderungen einer beteiligten oder einer Konkurrenzverwaltung dessen Brauchbarkeit zerstört, und die Arbeit muss von neuem beginnen.

Im Jahre 1926 wurden, soweit die B. L. S. betreffend, neu herausgegeben 57 Reglemente, Instruktionen und Tarife; dazu kommen 166 Nachträge.

b. Personen- und Gepäckverkehr.

Der *Normaltarif* für den Personen- und Gepäckverkehr hat im Berichtsjahre keine Aenderungen erfahren.

Auf den Zeitpunkt der Eröffnung des durchgehenden Betriebes der *Furka-Oberalp-Bahn* (4. Juli 1926) sind eine Reihe von tarifarischen Massnahmen für die Berücksichtigung dieser wichtigen Touristenbahn im schweizerischen und internationalen Personen- und Gepäckverkehr getroffen worden. — Wenn die neue Bahnverbindung zwischen Graubünden und dem Oberwallis genügend bekannt ist, speziell auch im Auslande, erwarten wir von ihr eine namhafte Verkehrsvermehrung.

Am 1. Juli 1926 wurde die zwischen Ausserberg und Lalden gelegene *Haltestelle Eggerberg* eröffnet. Sie ist ohne Personalbesetzung und dient dem Personen-, Gepäck- und Expressgutverkehr. Wir haben uns vorbehalten, solche im Falle ungenügender Frequenz wieder eingehen zu lassen.

Auf 15. Dezember 1926 ist auf Grund eines Vertrages zwischen der B. L. S. und der Autogenossenschaft Frutigen-Adelboden die direkte Gepäckabfertigung zwischen der Automobilstation *Adelboden* einerseits und schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffstationen anderseits eingeführt worden.

Erst nach längern Verhandlungen konnte die Zustimmung der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn zur Wiederherstellung des — durch den Krieg beseitigten — direkten *Personen- und Gepäckverkehrs Schweiz-Südfrankreich via Italien (Ventimiglia)* erlangt werden. Zunächst wurde provisorisch die direkte Gepäckabfertigung für eine beschränkte Anzahl Stationsverbindungen eingerichtet. Die Erstellung eines direkten Personen- und Gepäcktarifs fällt in das Jahr 1927.

Seit dem 15. Juli 1926 besteht bei den schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen die Einrichtung, dass durch die Stationen Gutscheine für den Bezug von Fahrausweisen innerhalb einer Frist von 3 Monaten ab einer beliebigen andern Station verkauft werden. Diese Gutscheine eignen sich namentlich auch als Geschenk an auswärts wohnende Personen.

Im Hinblick auf die Autokonkurrenz wurden mit Wirkung ab 1. August 1926 die Transporttaxen für Leichen beträchtlich herabgesetzt.

Durch Massnahmen anderer Transportanstalten und durch die immer intensiver sich geltend machende Autokonkurrenz sahen wir uns gezwungen, Retourbillette ab Interlaken nach Thun, Niesen-Kulm, Blausee-Mitholz und Kandersteg in gleicher Weise an Hotelangestellte von Interlaken zum Verkaufe abzugeben, wie dies seitens der Bergbahnen für ihre Billette seit langem geschieht.

In Erweiterung einer seit 1923 bestehenden Einrichtung haben wir auf 27. Dezember 1926 einen Ausnahmetarif für *Wintersportsabonnements* und für die Beförderung von Bobsleighschlitten Blausee-Mitholz und Kandergrund-Kandersteg in Kraft gesetzt.

Die Zahl der in- und ausländischen Reisebureaux, welche zum Verkauf von eigenen Strecken-Fahrscheinen (sog. Unternehmer-Fahrscheinen) auf die schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffstrecken ermächtigt sind, hat sich im Berichtsjahre neuerdings vermehrt.

Die Billette einfacher Fahrt wurden von den schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen zur Hin- und Rückfahrt gültig erklärt für die Besucher bzw. Teilnehmer nachgenannter Veranstaltungen des Jahres 1926: Schweizerische Mustermesse Basel, Internationale Ausstellung für Binnenschiffahrt und Wasserkraftnutzung in Basel, Automobilausstellung in Genf, Internationaler Binnenschiffahrtstag in Basel, Eidgenössisches Schwing- und Aelplerfest in Luzern, Schweizerischer Technikertag in Basel, Comptoir suisse des industries alimentaires et agricoles in Lausanne.

Auch im Jahre 1926 haben wir eine Anzahl von *Extrazügen* zu ermässigten Fahrpreisen organisiert, worunter 3 nach den oberitalienischen Seen; bei diesen übernahmen wir auch die Unterkunft und Verpflegung der Teilnehmer zu festen Preisen. Die Frequenz der Extrazüge war im allgemeinen befriedigend. Immerhin wird die Frequenz unserer Züge ab Bern dadurch fühlbar beeinträchtigt, dass seit einigen Jahren auch die S. B. B. solche Züge in grosser Zahl organisieren, und zwar nach fast allen Teilen der Schweiz.

c. Güter- und Tierverkehr.

Der schweizerische Normaltarif für den *Güterverkehr* ist im Berichtsjahre unverändert geblieben. Wie wir in unserm letzten Geschäftsberichte mitgeteilt haben, war zwar von den schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen bereits auf 1. Juli 1925 ein allgemeiner Abbau der Güter-, Gepäck- und Tiertarife vorbereitet worden. Dabei war beab-

sichtigt, der Autokonkurrenz wegen die Taxen der Nahdistanzen prozentual stärker zu ermässigen als die Taxen für den Fernverkehr. Im Hinblick auf den scharfen Einnahmenrückgang, welchen die Schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1925 aus dem Güterverkehr zu verzeichnen hatten, beschloss dann aber deren Verwaltungsrat, diesen Taxabbau auf unbestimmte Zeit zu verschieben.

Bei diesem Beschlusse ist es bis heute geblieben. Die Folgen hievon waren zweifacher Art. Auf der einen Seite blieb den schweizerischen Privatbahnen ein bedeutender Einnahmenausfall vorläufig erspart. Anderseits aber ist die in unserm letzten Geschäftsberichte ausgesprochene Befürchtung, die Verschiebung des Taxabbaues möchte eine weitere, anhaltende Vermehrung des Lastautobestandes bewirken, in vollem Umfange zur Tatsache geworden. Neben den sogenannten Lieferungsautos, mit denen Gewerbetreibende, Kaufleute und Fabrikanten ihre *eigenen* Transporte ausführen, wobei der *Versand* die Hauptrolle spielt, wie z. B. bei Kolonialwaren, Mühlenfabrikaten, Wein, Baumaterial etc., breitet sich nun auch in rasch ansteigendem Masse der *gewerbsmässige* Lastautoverkehr aus. Die Bahnverwaltungen suchten der Autokonkurrenz entgegenzuwirken durch eine Verkürzung der Transportdauer im Eisenbahnverkehr und durch spezielle Tarifmassnahmen. Letztere bestanden darin, dass für bestimmte, besonders gefährdete Transporte ermässigte Konkurrenzfrachtsätze eingeführt wurden.

Als weitere Massnahme zur Bekämpfung der Autokonkurrenz ist zu erwähnen die am 31. Juli 1926 erfolgte Gründung der «Sesa, Schweizerische Express A.-G.», mit Sitz in Zürich. Diese Gesellschaft, deren Initiant und Hauptaktionär die S. B. B. sind, bei der sich aber auch eine Reihe von Privatbahnen, worunter die unserige, beteiligten, bezweckt in der Hauptsache die Verbesserung und Verbilligung des Zubringer- und des Sammeldienstes der Eisenbahnen. Ihr erster Schritt war die auf 1. Februar 1927 bewirkte Uebernahme des offiziellen Camionnagedienstes auf den Bahnhöfen und grössern Stationen der S. B. B. unter gleichzeitiger Ermässigung der Camionnagetaxen. Diese letztere Tarifmassnahme genügt jedoch bei weitem nicht, um, insbesondere bei hochtarifierten Gütern, die Autokonkurrenz auf ein erträgliches Mass zurückzuführen. Meistens ist ausserdem eine mehr oder weniger weitgehende Herabsetzung der eigentlichen Transporttaxen erforderlich.

Das bisher übliche Verfahren, derartige Taxermässigungen einzeln dem eidgenössischen Eisenbahndepartement zur Genehmigung vorzulegen und im Eisenbahn-Amtsblatt zu publizieren, erwies sich im Kampfe mit dem — weder dem Tarifzwang noch der Transportpflicht unterstellten — Lastauto als zu schwerfällig und namentlich zu langsam. Mit Zustimmung des eidgenössischen Eisenbahndepartements wurde daher von den S. B. B. und den meisten Privatbahnen im schweizerischen Eisenbahn-Amtsblatt, mit Wirkung ab 1. April 1927, bekanntgegeben, dass die betreffenden Transportanstalten unter gewissen Bedingungen allgemein die Konkurrenz gegen das Lastauto in der Weise aufnehmen, dass sie die Frachtsätze einhalten, die sich unter Berücksichtigung der Zu- und Abfuhr bei einer wirtschaftlichen Autobeförderung ergeben. Voraussetzung ist hierbei, dass der Verfrachter sich verpflichtet, der Eisenbahn jährlich eine in jedem Falle zu vereinbarende Mindestgütermenge zur Beförderung zu übergeben, dass er im fernern ganz oder in einem mit der Eisenbahn zu vereinbarenden Umfange auf die Beförderung mit Lastauto verzichtet und endlich, dass der Eisenbahn über die von ihr bestimmten Selbstkosten hinaus noch ein ihrer Leistung angemessener Gewinn verbleibt. Der gesetzliche Grundsatz, dass niemand ein Vorzug in irgend einer Form eingeräumt werden darf, der nicht *unter gleichen Umständen* allen andern gewährt wird, soll auch bei der tarifarischen Konkurrenzaufnahme gegen das Lastauto gewahrt bleiben, obwohl für das letztere dieser Grundsatz nicht gilt. Ueber den Erfolg dieser Tarifmassnahme werden wir nächstes Jahr zu berichten

haben. Bis dahin wird es sich auch zeigen, ob daneben noch ein allgemeiner Taxabbau in den obern Klassen des Gütertarifs erforderlich ist.

Die auf einzelne Warengattungen oder Stationsverbindungen sich beziehenden Tarifmassnahmen waren im Berichtsjahre wiederum recht zahlreich. Von denen, die durch die Verwaltungen der kommerziellen Konferenz beschlossen worden sind, also alle oder die meisten der am direkten Güterverkehr beteiligten schweizerischen Bahnen betreffen, erwähnen wir die folgenden:

Der schweizerische Ausnahmetarif Nr. 41, für die regelmässige Beförderung von flüssiger Milch, wurde auf 1. September 1926 revidiert. Von den Neuerungen, die er zugunsten der Verfrachter bringt, sei die Frachtzahlung auf Schluss des Kalendermonates (statt der Vorausbezahlung) angeführt.

Um die schweizerische Sodafabrikation nicht der Auslandskonkurrenz erliegen zu lassen, wurde auf 1. März 1926 ein schweizerischer Ausnahmetarif, Nr. 26, für kalzinierte und kaustische Soda ab Reckingen (bei Zurzach) eingeführt.

Auf 1. Oktober 1926 ist eine Neuausgabe des schweizerischen Ausnahmetarifs Nr. 18, für Holz und Torf, in Kraft getreten. Dieselbe enthält nun 5 verschiedene Taxserien (Tarifklassen) und bringt für Stamm- und Brennholz *schweizerischer* Herkunft eine Frachtermässigung, für ausländisches Schnittholz dagegen eine Frachterhöhung.

Mit Wirkung ab 8. März 1926 wurden die Taxen des schweizerischen Ausnahmetarifs für Holzstoff usw. schweizerischen Ursprungs um 15 % herabgesetzt. Auch für den Export von Zellulose wurden bereits bestehende Ausnahmetaxen weiter ermässigt.

Aus den Aenderungen der Güterklassifikation heben wir heraus die Versetzung von Kartoffelflocken zu Futterzwecken vom Spezialtarif I in den Spezialtarif III sowie von Limonade und andern ähnlichen künstlichen Getränken von der allgemeinen Wagenladungsklasse in den Spezialtarif I. Auch bei den Ausnahmetarifen sind verschiedene Detarifierungen erfolgt.

Im Hinblick auf die Autokonkurrenz wurde mit Wirkung ab 15. Juli in den «Vorschriften über die Annahme von Gütern zur Verfügung Dritter oder zur Aufbewahrung» die Höchstgebühr per Uebergabeschein von Fr. 2.— auf Fr. 1.50 ermässigt, ebenso in den «Vorschriften über Ablieferung und Reexpedition von Gütersendungen» die analoge Höchstgebühr. Diese letztere ermässigte Gebühr wird zudem nur noch für die erste Auftragserteilung erhoben, während die Gebühr für den nächstfolgenden, die gleiche Sendung betreffenden Auftrag auf Fr. 1.— und für jede weitere nachfolgende Verfügung auf 50 Rappen festgesetzt wurde.

Zugunsten der einheimischen Landwirtschaft sind auch im Berichtsjahre wieder temporäre Frachtermässigungen gewährt worden für folgende Artikel schweizerischer Herkunft: frische Aepfel und Birnen, Weinmost und Obstwein, frische Trauben und Kastanien. Eine ähnliche Begünstigung wurde zugestanden für Zuckerrüben nach Aarberg und für Schnitzel von Zuckerrüben von Aarberg.

Dauernde Taxermässigungen zugunsten bestimmter Warengattungen wurden in einzelnen Stationsverbindungen des direkten Verkehrs mit den S. B. B. zugestanden: ab 12. April 1926 für Kalk zur Karbidfabrikation von Brunnen nach Oey-Diemtigen; ab 1. Oktober 1926 für quarz- und kieselhaltigen Sand von Moutier nach Corcelles-long. und Martigny, sowie von Lausen nach Liebefeld, Oey-Diemtigen, Spiez und Wimmis; ab 4. Februar 1926 für den Export

von Kalzium-Karbid von Oey-Diemtigen nach Singen; ab 15. Februar 1926 für den Export von Zündhölzern ab Frutigen, Kandergrund, Reichenbach und Wimmis; ab 5. Juni 1926 für den Export von Wasserstoffsuperoxyd von Aarau nach Iselle transit; ab 15. September 1926 für Terrazzokörnungen und Steinmehl von Bern-Bümpliz-Nord und Brig nach Buchs (St. Gallen) transit und St. Margrethen transit.

Von der B. L. S. einzig oder von ihr mitbetriebenen Bahnen wurden zur Gewinnung neuer oder Erhaltung bestehender Transporte dauernde Taxermässigungen bewilligt: ab 13. Januar 1926 für Zementröhren von Gwatt nach Visp; ab 16. April 1926 für gemahlene Steine von Brig nach Thun und weiter; ab 1. Juli 1926 für Pflastersteine von Blausee-Mitholz und Bönigen nach Thun loko; ab 16. September 1926 für Pflastersteine und Schotter von Bönigen nach Thun transit; ab 24. November 1926 für Getreide, Hülsenfrüchte und Oelsaaten von Venedig nach den über Konolfingen-Stalden, Münsingen oder Belp hinaus gelegenen Stationen; ab 24. November 1926 für Ziegelrähmchen von Stationen der M. O. B. und E. Z. B. nach Thun und weiter.

Bereits auf 1. Januar 1926 haben wir weitgehende Erleichterungen für die rasche Beförderung von Personenautomobilen von Kandersteg nach Brig und umgekehrt eingeführt und für entsprechende Bekanntmachung gesorgt; bis jetzt wurde jedoch von den Autofahrern nur wenig Gebrauch davon gemacht. Vermutlich ist dies darauf zurückzuführen, dass zu der Zeit, wo die Grimselstrasse dem Rad verschlossen ist, dies meistens auch für die Simplonstrasse zutrifft; ist aber der Autofahrer für die *ganze Strecke Kandersteg-Domodossola* (83 Effektivkilometer) auf die Bahnbeförderung angewiesen, so zieht er die Gotthardroute vor, wo nur 16 Kilometer Bahnbeförderung in Betracht kommen. Bestrebungen, das Ein- und Ausladen und die Abwicklung der Zollformalitäten in Iselle, statt in Domodossola, zu ermöglichen, wodurch der Bahntransport um 19 Kilometer verkürzt und entsprechend verbilligt würde, sind im Gange.

Um der Abwanderung der Sömmerungsvieh-Transporte von der Bahn auf die Landstrasse entgegenzutreten, haben wir vom 9. Juni bis 30. September 1926 auf Sendungen von Sömmerungsvieh in Wagenladungen von mindestens 8 Stück der II. Klasse des Tiertarifs, von Thun und weiterher nach Erlenbach (Simmenthal) und weiter, 20 % der auf die Strecken der B. L. S., E. S. B. und E. Z. B. entfallenden Taxanteile zurückvergütet, unter der Bedingung, dass die gleichen Sendungen im Herbst beim Abtransport des Viehes der Bahn wieder auf den nämlichen Strecken zur Beförderung übergeben werden wie im Frühjahr.

Der Förderung des Viehexportes dient die seit 10. Mai 1926 bewilligte Frachtfreiheit des Futterbeilades zu Ausfuhrviehsendungen.

Die *Aufhebung der Bergzuschläge* für den Güterverkehr auf der Gotthardlinie hatte auch für die B. L. S. eine fühlbare Rückwirkung, indem unsere Linie namentlich durch die gemäss Gotthardvertrag erfolgte *Herabsetzung* dieser Bergzuschläge für das Anwendungsgebiet der sog. Gotthard-Transittaxen in Mitleidenschaft gezogen wurde.

Die Abwehr der *ausländischen Bahnkonkurrenz*, insbesondere der französischen, hat auch im Berichtsjahre wieder den S. B. B. und unserer Verwaltung — sowohl der B. L. S. wie der M. L. B., letzterer aber verhältnismässig am meisten — enorme Taxopfer auferlegt. Man sucht dieser Konkurrenz zu begegnen durch Erstellen von temporären Ausnahmetarifen mit einer Reihe von Taxserien, von denen jede nach einem bestimmten Kursstand der betreffenden ausländischen Valuta berechnet ist. Sowohl die ausländischen Tarife selbst als auch

die Währungsverhältnisse ändern aber so oft, so schnell und so beträchtlich, dass es mit diesem Mittel in vielen Fällen nicht möglich ist, die Parität mit der Fracht über die billigere Auslandsroute einzuhalten. Letzteres muss daher nachträglich für viele Tausende von Gütersendungen auf dem umständlichen Rückerstattungswege geschehen.

Auch im *Güterverkehr Westdeutschland-Italien* werden die schweizerischen Frachtanteile durch die Konkurrenz der französischen Routen gedrückt.

Die *Wiedergutmachungskohlen-Transporte Ruhr-Italien via Schweiz* sind auch im Berichtsjahre vollständig ausgeblieben. Diese Transporte wurden zu einem kleinen Teile über den Brenner, in der Hauptsache aber den Seeweg (Rotterdam-Gibraltar) geleitet, trotzdem die schweizerischen Bahnen (S. B. B. und B. L. S.) sich zu weitgehendem Entgegenkommen hinsichtlich der Frachtberechnung bereit erklärt hatten. Erst im Frühjahr 1927 wurden den Schweizer-Routen wieder Wiedergutmachungskohlen-Transporte zugewiesen; es wird in unserm nächstjährigen Geschäftsberichte davon die Rede sein.

Zufolge des englischen Bergarbeiterstreikes hatte der *Güterverkehr Frankreich- und Belgien-Italien* im II. Semester 1926 eine bedeutende Vermehrung der Transportquantitäten aufzuweisen, die dann aber nach Beendigung dieses Streikes rasch einer gegenteiligen Bewegung Platz machte. Während des Tiefstandes der französischen Valuta, insbesondere in den Monaten Juni bis September 1926, waren übrigens die Frachtanteile der Schweizer Bahnen aus diesem Verkehr äusserst gedrückte. Seither haben sich die Verhältnisse gebessert durch die französische Taxerhöhung vom 1. September 1926 und durch die Wiedererholung des französischen Frankens.

Der Güterverkehr *aus* der Schweiz *nach Italien* hielt sich ungefähr auf der bisherigen Höhe, wogegen der *Import über Genua* zufolge verschärfter Konkurrenzierung durch die nördlichen Häfen fallende Tendenz zeigt.

Der *innerschweizerische Güterverkehr* leidet immer noch unter der wirtschaftlichen Depression und in steigendem Masse unter der Autokonkurrenz.

d. Fahrgeldrückerstattungen.

Wegen Nichtausnützung von Billetten und aus ähnlichen Gründen sind im Berichtsjahre an Taxrückerstattungsbegehren eingegangen 1420 (1925: 1474)

Ferner sind auf Grund des schweizerischen und des internationalen Fahrgeldrückerstattungs-Uebereinkommens von andern Verwaltungen Erstattungsbegehren auf unsere Rechnung erledigt worden, und zwar . . 1539 (1925: 2335)

Die Zahl der von unsern Stationen selbständig erledigten Fälle beträgt . 543 (1925: 480)

Total 3502 (1925: 4289)

e. Frachtrückerstattungen.

Frachtrückerstattungsbegehren wegen unrichtiger Anwendung von Tarifen, Gesuche um nachträgliche Anwendung von Reexpeditions- und Exporttarifen oder um Einhaltung von Rückvergütungsversprechen (inbegriffen Einhaltung der Parität mit der Auslandskonkurrenz), ferner Verschleppungsregelungen waren insgesamt 7038 zu behandeln (1925: 6706).

4. Reklamationswesen.

An Entschädigungsforderungen aus Zugsverspätungen, sowie wegen Havarien, Verlust, Manko und Lieferfrist-Ueberschreitungen im Personen-, Gepäck-, Tier- und Güterverkehr aller unserer Transportanstalten, mit Ausnahme der Bern-Neuenburg-Bahn, waren 1078 (1925: 934) Fälle zu behandeln, wovon 10 (7) auf das Dampfschiffunternehmen entfallen.

Aus diesen Reklamationsfällen und aus den von andern Verwaltungen gemäss den bestehenden Abkommen erledigten Forderungen waren an Entschädigungen von unserem Bahnunternehmen Fr. 15,755. 81 (1925: Fr. 10,784. 57) und vom Schiffsunternehmen Fr. 58. 69 (1925: Fr. 88. 61) zu bezahlen.

5. Publizitätswesen.

Für die Förderung des Reise- und Ausflugsverkehrs nach dem Berner Oberland und dem Oberwallis, sowie des internationalen Verkehrs über die Lötschbergbahn wurde auch im verflossenen Jahre das Möglichste geleistet durch Auskunfterteilung und Abgabe von Propagandamaterial aller Art an zahlreiche Einzelpersonen, Bahnen, Reise- und Verkehrsbureaux, Gesellschaften und Schulen, durch Insertionen in in- und ausländischen Zeitungen und Zeitschriften, durch Anschlag und Verbreitung von Plakaten und Bildern, Ausleihung und Abgabe von Photos und Klischees zu Illustrationszwecken und durch Beteiligung an Ausstellungen sowie Unterstützung von Vortragsreisenden und Reklamemassnahmen aller Art.

Mit einer grossen Zahl amtlicher und öffentlicher Stellen, Verkehrs- und Reisebureaux des In- und Auslandes konnten im Berichtsjahre wiederum sehr angenehme Beziehungen unterhalten werden, und es sei den leitenden Persönlichkeiten auch an dieser Stelle ihre tatkräftige Unterstützung bestens verdankt.

6. Personalbestand B. L. S. / B. N.

inbegriffen die von der B. L. S. mitbetriebenen Linien und den Dampfschiffbetrieb Thuner- und Brienzersee.

	Bestand des ständigen Personals:			
I. Allgemeine Verwaltung.	auf 31. Dez. 1925		auf 31. Dez. 1926	
Sekretariat, Kanzlei, Registratur und Archiv	7		7*	
Hauptkasse	2		2	
Hauptbuchhaltung	4		5	
Verkehrsbureau (Abrechnungswesen, Verkehrsstatistik, Publizität, Verwaltung der Drucksachen)	36		35	
Kommerzieller Dienst (Tarifwesen; Fracht- und Fahrgeld-Reklamationsdienst)	13		13	
Abwartpersonal	4		4	
		66		66
Uebertrag		66		66

* Ab 1927 nur noch 6 Mann.

	auf 31. Dez. 1925			auf 31. Dez. 1926		
Uebertrag			66			66
II. Unterhalt und Bewachung der Bahn.	Bern	Spiez		Bern	Spiez	
Zentralbureaux in Bern und Spiez	6	3		6	3	
Bahnmeister	3	5		3	4	
Bahnmeistergehilfen	1	1		1	1	
Vorarbeiter inkl. Stellwerkvorarbeiter	8	11		8	11	
Bahnwärter	10	19		10	19	
Bahnarbeiter mit Jahresvertrag	26	38		25	38	
Ständige Bahnarbeiter im Taglohn (inbegriffen die ständigen Spezialwachen B. L. S.)	8	60		9	58	
Barrieren-Wärter und -Wärterinnen	22	15		20	15	
	84	152		82	149	
			236			231
III. Stationsdienst und Zugsbegleitung.						
Zentralbureau (inbegriffen Telegraphenbureau der Verwaltung)		9			9	
Wagenkontrolle		3			3	
Bahnhofvorstände und deren Stellvertreter		3			3	
Souschefs		2			2	
Stationsvorstände		54			54	
Stationsgehilfen und Lehrlinge		110 *			106 **	
Einnehmer und Kassabeamte		7			7	
Gepäckexpedienten		1			1	
Portier		1			1	
Güterexpedienten		3			3	
Haltestelle-Vorsteher und -Vorsteherinnen		1			1	
Vorarbeiter		7			7	
Stellwerk- und Weichenwärter		47			47	
Stationsarbeiter mit Jahresvertrag		41			41	
Ständige Stationsarbeiter im Taglohn		5			5	
Zugführer		30			30	
Kondukteure		84			84	
Bremser		4			3	
			412			407
IV. Fahr- und Werkstättedienst.						
Zentralbureau		9			9	
Depotchefs (zugleich Werkstättevorstände) und deren Stellvertreter		4			4	
Gehilfen für Depot- und Werkstättedienst		10			10	
Lokomotivführer		60			58	
Heizer und Beimänner		36			35	
Visiteure und deren Gehilfen		10			10	
Lokomotivreiniger		20			21	
Wagenreiniger		24			25	
Uebertrag		173	714		172	704

* 7 Gehülfen temporär im Auslandsurlaub (Ausbildung in Fremdsprachen).
** 2 » » » » » » »

	auf 31. Dez. 1925		auf 31. Dez. 1926	
Uebertrag	173	714	172	704
Handwerksmeister beim Werkstättedienst	9		9	
Fahrdienstschlosser und Elektriker	27		28	
Werkstättearbeiter mit zeitweiliger Verwendung als provisorische Heizer und Beimänner	10		10	
Werkstättearbeiter (Berufsleute und ausschliesslich für Werkstättedienst)	115		115	
Werkstättearbeiter (Handlanger)	101		99	
		435		433
V. Dienst bei den Stark- und Schwachstromleitungs-anlagen und in den Unterwerken.				
Leitungsaufseher (Techniker) und Gehilfen	2		2	
Telegraphenaufseher (Techniker)	1		1	
Aufseher elektrischer Anlagen	1		1	
Linienmonteure und Vorarbeiter	16		16	
Leitungsarbeiter	9		9	
		29		29
VI. Kraft- und Pumpwerk in Grenchen (Ventilationsanlage und Wasserversorgung)		4		4
VII. Dampfschiffbetrieb Thuner- und Brienzersee.				
Zentralbureaux in Bern und Interlaken (inbegriffen Sommeraushilfe im Fahr- und Stationsdienst)	5*		5*	
Kapitäne und Kapitän-Stellvertreter	3		4	
Kassiere und Kassieraspiranten	5		4	
Steuermänner und Untersteuermänner	12		15	
Matrosen	18		14	
Maschinisten und Untermaschinisten	11		10	
Heizer	11		13**	
Stationspersonal (inbegr. Ländter und Signalisten)	12		12	
Werftepersonal mit teilweiser Verwendung im Fahrdienst	16		17	
		93		94
VIII. Materialverwaltung.				
Materialverwalter	1		1	
Bureaugehilfen	4		4	
Magaziner	4		4	
		9		9
Totalbestand		1284		1273

* Ein Teil dieses Personals ist im Tarifbureau beschäftigt.
** Ein Teil dieses Personals wurde pro 1925 zeitweise in der Reparaturwerkstätte Bönigen beschäftigt.

Ferner sind zu erwähnen die jeweils nur vorübergehend beschäftigten

Saisonangestellten:

	Mittlerer Bestand pro 1925			Mittlerer Bestand pro 1926		
1. Bahnunterhaltungsdienst.	B. J. Bern	B. J. Spiez		B. J. Bern	B. J. Spiez	
Bahnarbeiter (Kramper)	36	32		37	32	
			68			69
2. Schiffsdienst.						
Stationsangestellte		6			6	
Fahrdienstangestellte		3			4	
			9			10
Total Saisonangestellte (mittlerer Bestand)			77			79

IV. Dampfschiffunternehmung Thuner- und Brienzersee.

1. Allgemeines.

Umfang des Betriebes. Auf dem *Thunersee* war das ganze Jahr bedient die Strecke Thun Bahnhof-Hilterfingen-Oberhofen-Gunten-Spiez-Merligen-Beatenbucht; nur im Sommer wurden befahren die Stationen Thun-Kursaal, Leissigen, Beatushöhlen und Interlaken-Thunersee. Auf dem *Brienzersee* beschränkte sich der Jahresbetrieb auf die Strecke Interlaken Brienzersee-Bönigen-Ringgenberg-Iseltwald; die Stationen Giessbach-Fälle und Brienz waren nur im Sommer bedient.

Der *Verband schweizerischer Dampfschiffahrts-Unternehmungen* behandelte in einer Verbandskonferenz und in 6 Kommissionssitzungen eine Reihe von Angelegenheiten technischer, betrieblicher und kommerzieller Natur.

Der *Versicherungsverband schweizerischer Dampfschiffahrts-Unternehmungen* blieb im Berichtsjahre von grössern Schäden verschont und hat ein recht befriedigendes Rechnungsergebnis aufzuweisen.

Ueber den von uns zu den Selbstkosten besorgten Betrieb der *Spiezer Verbindungsbahn* gibt der Geschäftsbericht dieser Unternehmung nähern Aufschluss.

Die *Brienz-Rothorn-Bahn,* deren Betriebsführung ebenfalls uns obliegt, hat den seit Kriegsausbruch eingestellten Betrieb noch nicht wieder aufnehmen können.

Für die *Drahtseilbahn Thunersee-Beatenberg* besorgten wir, wie bisher, gegen entsprechende Entschädigung die Arbeiten des kommerziellen Dienstes sowie die Buchhaltung.

2. Tarifwesen.

Die Normaltarife haben im Berichtsjahre keine Aenderung erfahren.

Durch Massnahmen anderer Transportanstalten und durch die immer stärker sich geltend machende Autokonkurrenz sahen wir uns gezwungen, Retourbillette ab Interlaken nach einigen wichtigen Ausflugspunkten in gleicher Weise durch Hotelangestellte von Interlaken verkaufen zu lassen wie dies seitens der Bergbahnen seit langem geschieht. Den Ausflugsverkehr nach den Giessbach-Fällen suchten wir zu fördern durch Schaffung eines kombinierten Billettes, berechtigend zu einer Hin- und Rückfahrt Interlaken-Giessbach Hotel und einer Nachmittagserfrischung auf der Hotelterrasse.

3. Schiffsmaterial.

Allgemeines. Die Instandhaltung des Schiffsparkes erfordert alljährlich grosse Aufwendungen, trotzdem unsere Schiffe nicht mehr so grosse Fahrleistungen aufzuweisen haben wie vor dem Kriege. Von der Maschinen- und Kesselanlage abgesehen, sind die Unterhaltungskosten nahezu die gleichen, ob nun ein Schiff fast konstant im Dienste stehe oder während 8 Monaten des Jahres untätig auf der Werfte liege. Weil während des Krieges und in den verkehrsarmen Jahren der Nachkriegszeit nur die allernotwendigsten Unterhaltungsarbeiten durchgeführt worden waren, müssen nun auf einer Reihe von Schiffen Maschinen-Hauptreparaturen nachgeholt werden.

Thunersee. Den Stapelgang haben bestanden die Schiffe «Beatus», «Bubenberg», «Helvetia», «Stadt Bern», «Spiez» und «Gunten». Im Winter 1926/27 wurde die Maschine des «Bubenberg» in den Werkstätten der Maschinenfabriken Escher, Wyss & Cie. in Zürich einer Hauptreparatur unterworfen (Kosten unter Berücksichtigung der vom eigenen Personal ausgeführten Arbeiten rund Fr. 38,000.—).

Brienzersee. Auf Stapel gezogen wurden die Schiffe «Brienz», «Jungfrau», «Interlaken» und «Iseltwald». Das Salonschiff «Jungfrau», das seit Kriegsausbruch nicht mehr verwendet worden war, wurde im Sommer 1926, nach durchgreifenden Instandstellungsarbeiten, erstmals wieder in den Dienst gestellt. An seiner Stelle wurde das Boot «Oberland» ausser Dienst gesetzt; dasselbe kann erst nach Durchführung kostspieliger Reparaturen wieder zur Verwendung kommen.

4. Bauliche Anlagen.

Der *Schiffahrtskanal Thunersee-Interlaken* erforderte keine Unterhaltungsarbeiten von Belang.

Thuner Kanal- und Hafenanlage. Wir verweisen auf Abschnitt I, 3 eingangs dieses Berichtes.

Landungsanlagen. Wiewohl nur der laufende Unterhalt durchgeführt wurde, waren die daherigen Aufwendungen auch dieses Jahr wieder ziemlich bedeutend.

Werften. Keine Um- und Neubauten von grösserer Bedeutung.

5. Betrieb.

Wie im Vorjahre haben wir für den Sommer- und den Winterdienst getrennte Fahrplanplakate herausgegeben. Das Fahrplanplakat für den Sommer 1926 enthielt je einen Fahrplan für die Vor- und Nachsaison (15. Mai bis 30. Juni und 1. — 30. September) und für die Hochsaison (1. Juli bis 31. August), das Plakat für den Winterdienst 1926/27 je einen Fahrplan für Herbst und Frühjahr (1. — 31. Oktober sowie 1. April bis 14. Mai) und für den eigentlichen Winter (1. November bis 31. März).

Bezüglich der Fahrleistungen ist folgendes zu bemerken:

Auf dem *Thunersee* blieb die Zahl der täglichen Kurse in den einzelnen Fahrplanperioden die gleiche wie im Vorjahre. Eine etwelche Vermehrung der Fahrleistungen trat jedoch ein durch den Umstand, dass der Fahrplanwechsel auf den schweizerischen Eisenbahnen und damit der Beginn unserer Sommerfahrplanperiode vorgeschoben wurde vom 5. Juni (1925) auf den 15. Mai (1926).

Auf dem *Brienzersee* ist, wegen ungenügender Frequenz, in der Hochsaison 1 tägliches und 1 Sonntags-Kurspaar unterdrückt und damit die Zahl der Kurspaare für Werktag und Sonntag auf 8 herabgesetzt worden.

Der *Winterbetrieb* auf beiden Seen wurde wiederum einzig durch je ein Motorboot besorgt, und zwar auf dem Thunersee vom 1. November bis 31. März und auf dem Brienzersee vom 1. Oktober bis 14. Mai (die Sonntage im Oktober und Mai ausgenommen).

Die aus ökonomischen Gründen gebotene, weitgehende Anpassung der täglichen Fahrleistungen an die Transportquantitäten der einzelnen Jahreszeiten und Wochentage (Sonntage und Werktage) bringt eine im Publikum ungern gesehene Unstabilität der Fahrpläne mit sich. Beispielsweise lassen wir hiernach folgen eine *Zusammenstellung der täglichen fahrplanmässigen Fahrleistungen für die einzelnen Jahreszeiten:*

	Thunersee		Brienzersee		Zusammen	
	Sonntags km *	Werktags km *	Sonntags km *	Werktags km *	Sonntags km *	Werktags km *
1. Januar bis 31. März	23,0	23,5	12,7	12,7	35,7	36,2
1. April bis 30. April	169,2	79,3	12,7	12,7	181,9	92,0
1. Mai bis 14. Mai	269,9	218,6	29,2	29,2	299,1	247,8
15. Mai bis 30. Juni	415,7	310,4	177,1	177,1	592,8	487,5
1. Juli bis 31. August	574,1	469,4	283,5	283,5	857,6	752,9
1. September bis 30. September	415,7	310,4	177,1	177,1	592,8	487,5
1. Oktober bis 31. Oktober	169,2	79,9	29,5	16,4	198,7	96,3
1. November bis 31. Dezember	24,9	25,3	13,0	13,0	37,9	38,3

Zu diesen fahrplanmässigen Fahrleistungen kommen im Sommer, und zwar in der Hauptsache an Sonntagen, noch Supplementskurse sowie bestellte oder verwaltungsseitig veranstaltete Extrakurse. Die Spannung zwischen den kleinsten und den grössten Tagesleistungen ist daher noch erheblich grösser als sich aus obiger Tabelle ergibt.

Es liegt auf der Hand, dass die betrieblichen Schwierigkeiten, die sich aus einer derart stark wechselnden Beanspruchung des Fahrmaterials und des Personals ergeben, keine geringen sind. Diese Verhältnisse lassen sich jedoch nicht ändern.

---

* Die Motorbootkilometer sind gewertet zu 4 Motorbootkilometer = 1 Dampfschiffkilometer.

An *jährlichen Gesamtfahrleistungen* sind zu verzeichnen:

	Thunersee			Brienzersee			Beide Seen zusammen		
	1913	1925	1926	1913	1925	1926	1913	1925	1926
Dampfschiffkilometer . .	181,434	61,411	66,717	107,639	33,628	34,356	289,073	95,039	101,073
Motorbootkilometer . .	—	28,949	30,035	—	10,842	10,778	—	39,790	40,813
Total	181,434	90,360	96,752	107,639	44,470	45,134	289,073	134,829	141,886

Betriebsstörungen von Bedeutung sind im Berichtsjahre nicht vorgekommen.

Haftpflichtige Unfälle (Passagiere und Passanten) von Drittpersonen haben wir keine zu verzeichnen; die dem Personal zugestossenen Unfälle waren alle leichterer Natur.

V. Finanzielles.

1. Allgemeines.

Die Jahresrechnungen und Bilanz pro 1925 wurden vom Eidg. Post- und Eisenbahndepartement mit Schreiben vom 7. Juni 1926 im Sinne des Rechnungsgesetzes vom 27. März 1896 vorbehaltlos genehmigt.

Die *Ergebnisse der Jahre 1925 und 1926* erzeigen folgendes Bild:

		Transportquantitäten		Einnahmen	
		1925	1926	1925	1926
				Fr.	Fr.
Personenverkehr	Anzahl Personen	2,802,992	2,532,582	4,265,700. 03	4,027,524. 12
Gepäckverkehr	Tonnen	9,026	8,247	326,915. 55	301,662. 76
Tierverkehr	Stück	55,635	51,475	193,422. 53	175,876. 89
Güterverkehr inkl. Post .	Tonnen	1,908,707	1,862,187	4,845,964. 38	5,385,006. 21
Verschiedene Einnahmen		—	—	627,598. 34	544,604. 32
			Total	10,259,600. 83	10,434,674. 30

Die Betriebseinnahmen des Berichtsjahres weisen gegenüber denjenigen des Jahres 1925 eine Mehreinnahme von Fr. 175,073. 47 oder von 1,71 % auf. Diese Vermehrung stammt aus dem Güter- und Postverkehr; der erstere brachte eine Mehreinnahme von Fr. 471,206. 98 oder 10,6 % der Güterverkehrseinnahmen pro 1925, der Postverkehr Fr. 67,834. 85 oder 41,6 % desjenigen des Vorjahres.

Die übrigen Verkehrskategorien weisen leider alle Mindereinnahmen auf, so der Personenverkehr Fr. 238,175. 91 oder 5,58 %, der Gepäckverkehr Fr. 25,252. 79 oder 7,72 % und der Viehverkehr Fr. 17,545. 64 oder 9,07 % der entsprechenden Einnahmen des Vorjahres. Auch die verschiedenen Einnahmen sind um Fr. 82,994. 02 oder 13,22 % zurückgegangen.

Hinsichtlich des Rückganges der *Personeneinnahmen* um Fr. 238,175. 91 (= 5,58 %) ist einmal daran zu erinnern, dass uns im Jahr 1925 der Pilgerverkehr nach Rom anlässlich des Jubeljahres der römisch-katholischen Kirche eine wesentliche Steigerung brachte. Ausserdem ist das Zurücksinken der Einnahmen des Jahres 1926 auf die schwere Wirtschaftskrise zurückzuführen, die weite Teile der schweizerischen Volkswirtschaft erfasste; das hat die Reiselust grosser Kreise sehr beeinträchtigt. Weiter sei an die misslichen Valutaverhältnisse

in Frankreich und Italien erinnert, unter denen der internationale Durchgangsverkehr andauernd stark zu leiden hatte. Zudem wurde der sonst übliche Touristenstrom auch aus den valutagesunden Ländern dadurch in fühlbarster Weise beeinflusst, dass während eines grossen Teils der Sommersaison die Witterung sehr ungünstig war; dieser Umstand beeinträchtigte auch den Samstag- und Sonntagausflüglerverkehr vom Unterland nach dem Berner Oberland und Wallis. Schliesslich ist die immer fühlbarer werdende Autokonkurrenz zu erwähnen; die Abwanderung des Verkehrs auf die Landstrasse nimmt im Personenverkehr stetig zu, wobei der erwerbsmässige Transport von Familien, grösseren Gesellschaften, Vereinen, Schulen etc. eine wesentliche Rolle spielt.

Alle diese ungünstigen Faktoren hätten sich noch schlimmer ausgewirkt, wenn uns nicht durch die am 4. Juli 1926 eröffnete Furka-Oberalp-Bahn (Brig-Furka-Oberalp-Disentis) ein erfreulicher Transitverkehr zugeleitet worden wäre, der durch das schöne Herbstwetter noch vorteilhaft begünstigt wurde. Auch ist festzustellen, dass unsere Route im Auslande immer mehr bekannt und geschätzt wird.

Der Ausfall im *Gepäcktransport* im Betrag von Fr. 25,253.79 (= 7,72 %) hängt mit dem Rückgang des Personenverkehrs zusammen.

Im *Tiertransport* ist eine Einnahmen-Verminderung von Fr. 17,545. 64 (= 9,07 %) festzustellen; sie ist darauf zurückzuführen, dass rund 2000 Stück Vieh weniger befördert wurden, sodann auch auf die Befreiung von Tiertransporten, speziell von Marktviehtransporten, vom Eilfrachtzuschlag.

Das Jahr 1926 weist im *Gütertransport* (inklusive Post) trotz einem Rückgang der beförderten Quantitäten von 46,520 Tonnen die erfreuliche Mehreinnahme von Fr. 539,041. 83 auf. Hiervon entfallen Fr. 67,834. 85 auf die Posttransporte, herrührend von der Erhöhung des Gewichtes der zum Transporte zugelassenen Postpakete von 5 auf 10 kg im Verkehr nach und von Italien.

Die Güterbeförderung brachte uns eine Mehreinnahme von Fr. 471,206. 98. Einerseits hatten wir infolge des englischen Bergarbeiterstreikes in der zweiten Hälfte des Jahres 1926 nicht unerhebliche Kohlentransporte aus dem Ruhr- und Aachenergebiet, sowie aus belgischen Zechen zu befördern, anderseits wurde der B. L. S.-Route durch den neuen direkten Tarif Frankreich-Italien der s. Z. erwartete Mehrverkehr zugeleitet. Zwar reichen die Erträgnisse des Jahres 1926 bei weitem noch nicht an diejenigen von 1924 (Fr. 6,651,500. — inklusive Post) oder gar 1920 (Fr. 8,832,300. —) heran; denn es ist leider trotz den vielfachen und unablässigen Bemühungen der S. B. B., wie unserer Verwaltung, immer noch nicht gelungen, die ausgebliebenen Wiedergutmachungskohlen-Transporte Deutschland-Italien zurückzugewinnen. Dass die Konkurrenz durch die förmlich organisierten privaten Lastautotransporte stets schärfer in die Erscheinung tritt, ist allgemein bekannt. Diese äusserst bedrohlichen Zustände sollen nun durch die im Herbst 1926 ins Leben gerufene «Sesa», Schweiz. Express A.-G., zu bekämpfen gesucht werden. Näheres hierüber ist unter Abschnitt III, 3, Tarifwesen und Kommerzielles (Güter- und Tierverkehr) enthalten.

Alle die vorerwähnten ungünstigen Verumständungen, wie auch die notwendigerweise eingeräumten Ausnahmetaxen wirkten naturgemäss auf die Erträgnisse hemmend ein. Desto mehr kann uns die festgestellte Einnahmenvermehrung befriedigen, die ihrerseits auch mit der im vierten Quartal 1926 eingetretenen Verbesserung der französischen Valuta zusammenhängt, weil dadurch unsere Frachtanteile ebenfalls eine entsprechende Erhöhung erfahren haben.

Der Mindererertrag auf den *Verschiedenen Einnahmen* von Fr. 82,994.02 rührt insbesondere her vom Wegfall der Zinseinnahmen aus dem verkauften Hotel Simplon (wogegen sich auch

die Zinsen der Gewinn- und Verlustrechnung reduzieren), von geringern Erträgnissen der Hilfsbetriebe infolge grösserer Aufwendungen für den Unterhalt der Anlagen und Einrichtungen; sodann ist im Jahr 1925 ein ausserordentlicher Posten für Verkauf eines Landabschnittes enthalten.

2. Betriebsrechnungen.

a. Bahnbetrieb.

1. Betriebseinnahmen.

Die Gegenüberstellung der Betriebseinnahmen der Jahre 1925 und 1926 erzeigt folgende Abweichungen:

	1925		1926		Mehr- bezw. Mindereinnahmen 1926 gegen 1925	
	Fr.	%	Fr.	%	Fr.	%
Personenverkehr . . .	4,265,700. 03	41,58	4,027,524. 12	38,60	÷ 238,175. 91	5,58
Gepäcktransport . . .	326,915. 55	3,19	301,662. 76	2,89	÷ 25,252. 79	7,72
Tiertransport	193,422. 53	1,88	175,876. 89	1,69	÷ 17,545. 64	9,07
Gütertransport	4,682,881. 43	45,64	5,154,088. 41	49,39	+ 471,206. 98	10,06
Posttransporte	163,082. 95	1,59	230,917. 80	2,21	+ 67,834. 85	41,60
Transporteinnahmen Total	9,632,002. 49		9,890,069. 98		+ 258,067. 49	2,68
Verschiedene Einnahmen	627,598. 34	6,12	544,604. 32	5,22	÷ 82,994. 02	13,22
Total der Einnahmen .	10,259,600. 83	100,00	10,434,674. 30	100,00	+ 175,073. 47	1,71
oder per Bahnkilometer	86,945. 77		88,429. 44		+ 1,483. 67	

Die *Einnahmen aus dem Gemeinschaftsverkehr Scherzligen-Spiez-Interlaken* und die Anteile der Bahn und der Dampfschiffunternehmung aus demselben betrugen:

	1925	Prozent	1926	Prozent
Einnahmen aus dem Gemeinschaftsverkehr Scherzligen-Interlaken . . .	Fr. 1,306,863. 94	—	Fr. 1,238,493. 84	—
Anteile der Bahn	» 1,019,353. 88	78	» 966,025. 21	78
» » Dampfschiffunternehmung .	» 287,510. 06	22	» 272,468. 63	22

2. Betriebsausgaben (Bahn).

Dieselben stellen sich ohne die zu Lasten des Erneuerungsfonds fallenden Kosten wie folgt:

	1925	1926	Gegen das Vorjahr weniger	Gegen das Vorjahr mehr
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
I. Allgemeine Verwaltung	370,059. 42	369,338. 92	720. 50	—
II. Unterhalt und Bewachung der Bahn .	900,195. 95	882,371. 92	17,824. 03	—
III. Stationsdienst und Zugsbegleitung .	2,102,078. 94	2,097,221. 70	4,857. 24	—
IV. Fahr- und Werkstättedienst	3,202,724. 56	3,215,961. 79	—	13,237. 23
V. Verschiedene Ausgaben	1,069,316. 88	1,097,105. 25	—	27,788. 37
Zusammen	7,644,375. 75	7,661,999. 58	23,401. 77	41,025. 60
				23,401. 77
				17,623. 83
Hinzugerechnet die zu Lasten der Betriebsrechnung fallenden Oberbauerneuerungskosten	—	18,736. 05	—	18,736. 05
Total der Betriebsausgaben	7,644,375. 75	7,680,735. 63	—	36,359. 88

Zur Orientierung über obige Zusammenstellung ist zunächt zu bemerken, dass die Fahrleistungen gegenüber dem Vorjahre auf den Oberländerlinien um 67,491 und auf der Strecke Münster-Lengnau um 1,480, zusammen um 68,971 Zugskilometer oder um rund 5% gestiegen sind.

Für die 5 Gemeinschaftsbahnhöfe Brig, Thun (letzterer nur approximativ eingestellt), Interlaken-Ost, Münster und Lengnau sind eingerechnet worden pro 1925 rund Fr. 753,000. — und pro 1926 rund Fr. 763,000. —.

Hinsichtlich der eigenen Betriebskosten ist zu erwähnen, dass sich innerhalb der einzelnen Rubriken von Jahr zu Jahr Verschiebungen aus dieser oder jener Ursache ergeben. In bezug auf die *Personalkosten* ist zu bemerken, dass für das Jahr 1926 an ordentlichen Lohnerhöhungen und Gratifikationen für 25jährige Dienstzeit sowie für statutarische Mehrbeiträge an die Pensions-, Hülfs- und Krankenkassen eine Mehrausgabe von rund Fr. 95,600. — in Frage kommt. Diese neuen Lasten suchen wir durch Einsparungen aller Art möglichst herunterzudrücken. So wurden die durch Tod, Pensionierung und freiwillige Kündigung ausgeschiedenen Angestellten nicht ersetzt. Das Arbeitspensum wurde durch veränderte Dienstorganisation und durch temporäre Ausdehnung der Arbeitszeit bei einzelnen Kategorien zu bewältigen gesucht.

Weiter wurden die Unterhaltungsarbeiten an den Bahnanlagen und am Rollmaterial auf das grösstmögliche Mass eingeschränkt. Schliesslich seien noch als kostenreduzierende Faktoren erwähnt:

a) der Rückgang der Kohlenpreise beim Betrieb Münster-Lengnau und

b) der Wegfall der Nachzahlungen in die Pensions- und Hilfskasse, herrührend von den Uebergangszulagen aus dem Jahre 1920.

So ist es möglich geworden, die Mehrausgaben des Jahres 1926 auf Fr. 17,623. 83 zu reduzieren und dies trotz einer ganz namhaften Vermehrung der Fahrleistungen.

Für die Jahre 1925 und 1926 ergeben sich folgende *Vergleichszahlen:*

Betriebsausgaben (ohne die zu Lasten des Erneuerungsfonds fallenden Kosten):

	1925	1926
im ganzen	Fr. 7,644,375. 75	Fr. 7,680,735. 63
per Bahnkilometer	» 64,782. 84	» 65,090. 97
per Zugskilometer	» 5. 67	» 5. 42
Betriebskoeffizient	» 74,61 %	» 73,61 %

3. Betriebseinnahmen und -Ausgaben 1921—1926.

In den letzten sechs Jahren sind an *Betriebseinnahmen und -Ausgaben* zu verzeichnen:

Einnahmen:	1921 Fr.	1922 Fr.	1923 Fr.	1924 Fr.	1925 Fr.	1926 Fr.
Personenverkehr	3,016,750. 50	2,938,225. 70	3,446,623. 97	3,764,241. 62	4,265,700. 03	4,027,524. 12
Gepäckverkehr	252,525. 46	241,119. 26	267,059. 08	313,408. 36	326,915. 55	301,662. 76
Tierverkehr	163,661. 64	183,854. 15	194,685. 61	204,429. 98	193,422. 53	175,876. 89
Güterverkehr inkl. Post	8,618,798. 96	5,681,913. 34	4,854,598. 89	6,133,618. 15	4,845,964. 38	5,385,006. 21
Verschiedene Einnahmen	530,327. 44	521,990. 31	431,037. 53	516,221. 87	627,598. 34	544,604, 32
Total Betriebseinnahmen	12,582,064. —	9,567,102. 76	9,194,005. 08	10,931,919. 98	10,259,600. 83	10,434,674. 30
Betriebsausgaben	8,041,217. 75	7,448,385. 47	6,956,694. 93	7,467,710. 27	7,644,375. 75	7,680,735. 63
Ueberschuss d. Einnahmen	4,540,846. 25	2,118,717. 29	2,237,310. 15	3,464,209. 71	2,615,225. 08	2,753,938, 67

Die zu Lasten des Erneuerungsfonds gehenden Kosten für Ersatz der einzelnen Bahnbestandteile, des Rollmaterials, sowie des Mobiliars und der Gerätschaften sind in den Betriebsausgaben nicht enthalten.

b. Schiffsbetrieb.

Einnahmen.

Diese verteilen sich auf die einzelnen Rechnungsrubriken wie folgt:

	1925	in %	1926	in %	Mehr- und Mindereinnahmen 1926 gegen 1925
1. Personentransport	Fr. 765,259. 03	95,88	Fr. 715,081. 46	95,07	— Fr. 50,177. 57
2. Gepäcktransport	» 4,272. 78	0,54	» 3,082. 78	0,41	— » 1,190. —
3. Tier- und Gütertransport .	» 13,819. 90	1,73	» 13,622. 87	1,81	— » 197. 03
4. Posttransport	» 4,200. —	0,53	» 4,200. —	0,56	—. —
Transporteinnahmen	Fr. 787,551. 71	98,68	Fr. 735,987. 11	97,85	— Fr. 51,564. 60
5. Verschiedene Einnahmen .	» 10,555. 05	1,32	» 16,198. 45	2,15	+ » 5,643. 40
Total der Betriebseinnahmen	Fr. 798,106. 76	100,00	Fr. 752,185. 56	100,00	— Fr. 45,921. 20

Betrachten wir die Ergebnisse jedes der beiden Seen für sich, so stellen sich die Zahlen pro 1925 und 1926 wie folgt:

	Thunersee	Brienzersee
Betriebseinnahmen pro 1925	Fr. 610,655. 93	Fr. 187,450. 83
» » 1926	» 585,109. 05	» 167,076. 51
Im Jahre 1926 mehr	Fr. —. —	Fr. —. —
Im Jahre 1926 weniger	» 25,546. 88	» 20,374. 32

Auf dem *Thunersee* wurden befördert 426,116 Personen, gegen 429,612 im Jahre 1925; der Rückgang beträgt demnach 3,496 Personen oder 0,81 %. — Die Personentransport-Einnahme des Thunersees hat sich vermindert um Fr. 29,114. 11 = 4,92 %.

Auf dem *Brienzersee* ist die Zahl der Reisenden von 216,174 auf 190,017 zurückgegangen, was einer Verminderung um 26,157 Personen oder 12,09 % gleichkommt. — Die Personentransport-Einnahme hat um Fr. 21,063. 46 oder 12,12 % abgenommen.

Die Verminderung der Transporteinnahmen um Fr. 51,564. 60 ist in der Hauptsache auf folgende Umstände zurückzuführen: *a)* Die sehr ungünstige Witterung von Beginn der Sommersaison bis Mitte August; *b)* den Rückgang des internationalen Touristenverkehrs, wozu der englische Bergarbeiterstreik nicht wenig beigetragen haben dürfte; *c)* die Ferienreisen aus der Schweiz nach valutaschwachen Ländern, insbesondere Frankreich. Wie schon im Vorjahre, wurde die Entwicklung des innerschweizerischen Touristenverkehrs ausserdem gehemmt durch die Fortdauer der wirtschaftlichen Depression; auch macht sich im Gesellschaftsfahrtenverkehr die Autokonkurrenz immer intensiver fühlbar.

Die Vermehrung der «Verschiedenen Einnahmen» ist auf die Nachverrechnung von Mietzinsen für die Verwendung unseres Baggers und unserer Klappschiffe bei der Erstellung des Thunerkanals zurückzuführen.

Eine *Vergleichung der Betriebseinnahmen per Schiffskilometer der Jahre 1913 (letztes Friedensjahr), 1925 und 1926* zeigt, wenn wir 4 Motorbootkilometer = 1 Dampfschiffkilometer rechnen, folgendes Bild:

	1913	1925	1926
Zurückgelegte Schiffskilometer	289,073	104,987	111,276
Betriebseinnahmen absolut	Fr. 1,060,422. 83	Fr. 798,106. 76	Fr. 752,185. 56
» per Schiffskilometer . .	» 3. 66	» 7. 60	» 6. 75

Betriebsausgaben.

Dieselben stellen sich in den Hauptrubriken wie folgt:

	1925	1926	Im Jahre 1926 mehr bzw. weniger gegenüber 1925
1. Allgemeine Verwaltung	Fr. 28,491. 41	Fr. 28,981. 90	+ Fr. 490. 49
2. Betriebspersonal	» 205,613. 70	» 213,516. 80	+ » 7,903. 10
3. Materialverbrauch für den Schiffsbetrieb	» 131,653. 72	» 128,514. 19	— » 3,139. 53
4. Unterhalt der Schiffe samt Zubehör, Stationen und Liegenschaften	» 261,570. 45	» 288,461. 05	+ » 26,890. 60
5. Verschiedene Ausgaben	» 79,613. 21	» 73,768. 67	— » 5,844. 54
6. Ausgaben für den Betrieb des Zufahrtsgeleises Scherzligen	» 8,552. 45	» —. —	— » 8,552. 45
Total der Betriebsausgaben	Fr. 715,494. 94	Fr. 733,242. 61	+ Fr. 17,747. 67

Der Personalbestand, der bei Ausbruch des Weltkrieges 203 Köpfe betragen hatte, ist im Berichtsjahre von 102 (inkl. 9 Saisonangestellte) auf 104 (inkl. 10 Saisonangestellte) angewachsen. Diese Personalvermehrung ist insbesondere nötig geworden, um den Schiffspark mit dem seit 1913 immer noch auf ca. 50 % herabgesetzten Personal in betriebsfähigem Zustande zu erhalten.

Zu der obstehenden Vergleichung der Betriebsausgaben pro 1925 und 1926 ist im weitern folgendes zu bemerken:

Ad 2. Die Ausgabenvermehrung um Fr. 7,903. 10 ist zurückzuführen auf eine etwelche Zunahme der Fahrleistungen sowie auf die reglementarischen Gehaltserhöhungen.

Ad 3. Wenn trotz vermehrter Fahrleistungen eine Ausgabenverminderung im Betrage von Fr. 3,139. 53 erzielt werden konnte, so ist dies dem Sinken der Kohlenpreise im I. Semester 1926 und der seit dem 1. Juli 1925 vom Bunde bewilligten partiellen Rückvergütung des Benzinzolles für fahrplanmässige Auto- und Motorbootkurse zu danken.

Ad 4. Die Mehrausgabe von Fr. 26,890. 60 ist entstanden durch Maschinenhauptreparaturen (Boot «Stadt Bern» im Winter 1925/26, Boot «Bubenberg» im Winter 1926/27).

Ad 5. Minderausgabe = Fr. 5,844. 54. Weil seit dem 1. Mai 1925 die ausserordentlichen Einschüsse in die Hilfs- und Pensionskasse für die Umwandlung der Teuerungszulagen in Besoldungserhöhungen weggefallen sind, ist unter Rubrik 5 *f* der Betriebsausgaben eine Verminderung um Fr. 11,118. — zu verzeichnen. Dagegen haben sich die Aufwendungen für «Reklame, Propaganda und Verschiedenes» (Rubrik 5 *g*) um Fr. 4,197. 91 erhöht.

Ad 6. Dieses Geleise ist mit der Eröffnung der Schiffstation Thun-Bf., am 27. Juni 1925, ausser Betrieb gesetzt und hernach abgebrochen worden.

Auf den Dampfschiffkilometer berechnet (je 4 Motorbootkilometer als 1 Dampfschiffkilometer gerechnet), stellen sich die *gesamten Betriebsausgaben* pro 1926 auf *Fr. 6. 58* per km (1925 = Fr. 6. 82, 1924 = Fr. 7. 17).

Rechnungsabschluss.

	1923	1924	1925	1926	1926 gegen 1925
Einnahmen	Fr. 670,176. 38	Fr. 702,372. 86	Fr. 798,106. 76	Fr. 752,185. 56	— Fr. 45,921. 20
Ausgaben	» 705,857. 31	» 705,345. 87	» 715,494. 94	» 733,242. 61	+ » 17,747. 67
Defizit	Fr. 35,680. 93	Fr. 2,973. 01	—	—	—
Ueberschuss	—	—	Fr. 82,611. 82	Fr. 18,942. 95	— Fr. 63,668. 87

Da der Verkehrsrückgang im Berichtsjahre auf Ursachen temporärer Natur zurückzuführen ist, dürfte der Rückschlag gegen 1925 zu ernsten Bedenken betreffend die Zukunft unseres Dampfschiffunternehmens nicht Anlass geben.

3. Spezialrechnungen.

a. Erneuerungsfonds.

In Ausführung der Art. 11 und 12 des Rechnungsgesetzes vom 27. März 1896 sind mit dem Eidg. Eisenbahn-Departement für die Anlage und für die Beanspruchung des Erneuerungsfonds folgende Vorschriften vereinbart worden:

Einlagen in den Fonds.

Die Ermittlung der jährlichen Einlagen in den Fonds hat unter Berücksichtigung der bilanzgemässen Erstellungs- oder Anschaffungskosten der Anlagen und Ausrüstungen, ihrer wahrscheinlichen Gebrauchszeiten, des Erlöses aus dem alten Material und der Arbeitslöhne für das Legen des Oberbaues zu erfolgen. An Stelle der Bilanzkosten des Oberbaues können durchschnittliche Materialpreise in Rechnung gezogen werden.

Die prozentualen Einlageansätze auf den Bilanzwerten der einzelnen Bahnbestandteile werden festgesetzt wie folgt:

für Oberbau	2,30 %
für elektrische Einrichtungen	1,50 %
für Dampflokomotiven	2,10 %
für elektrische Lokomotiven	1,85 %
für Motorwagen	1,85 %
für Personenwagen	1,75 %
für Güterwagen und Rollschemel	1,60 %
für Mobiliar und Gerätschaften	2,50 %
für Maschinen und mechanische Einrichtungen der Werkstätten	2,50 %

Als Bilanzwerte haben die am Anfange des Rechnungsjahres auf dem Baukonto enthaltenen Beträge zu gelten.

Entnahmen aus dem Fonds.

Es können nachbezeichnete Entnahmen aus dem Erneuerungsfonds erfolgen:

a. für *Oberbau:* Die Kosten der im Laufe eines Jahres zur Erneuerung verwendeten Schienen, Schwellen, Befestigungsmittel, Weichen, Geleisekreuzungen, Drehscheiben und Schiebebühnen sowie die Arbeitslöhne bis zum Ansatze von 10 % der Kosten des neuen Materials.

Bleiben die jährlichen Gesamtkosten für Erneuerung von Geleisebestandteilen unter dem Betrage von Fr. 200. —, so sind sie in die Betriebsrechnung aufzunehmen.

b. für *elektrische Einrichtungen:* Die Kosten der im Rechnungsjahre ausser Dienst gesetzten Kraft- und Leitunganlagen oder einzelner Bestandteile von solchen, sofern sie insgesamt den Betrag von Fr. 100. — überschreiten.

c. für *Rollmaterial:* Die Beträge für die Abschreibung ganzer Dampflokomotiven und elektrischer Lokomotiven, ganzer Motorwagen, Personenwagen und Lastwagen (inbegriffen Rollschemel) sowie für die besondere vollständige Erneuerung von Schaltapparaten, Motoren, Ankern, Statoren, Kabelausrüstungen, Untergestellen und Wagenkasten.

Die Ausgaben für die Auswechslung anderer Einzelbestandteile des Rollmaterials sind zu den gewöhnlichen Unterhaltungskosten zu rechnen.

d. für *Mobiliar und Gerätschaften:* Die Werte abgegangener Gegenstände, deren Einzelwert Fr. 10. — übersteigt.

Von den Erneuerungs- und Abschreibungsbeträgen sind die Werte des Altmaterials abzuziehen. Für alte, ausser Gebrauch gesetzte Mobilien und Gerätschaften haben jedoch keine Abzüge stattzufinden.

Das Altmaterial ist nach den in die Einlageberechnung aufgenommenen Ansätzen zu bewerten. Beim Rollmaterial betragen sie: 7 % für ganze Lokomotiven (Dampf- und elektrische Lokomotiven), 6 % für Motorwagen, 5 % für Personenwagen und 4 % für Lastwagen und Rollschemel. Die bei der Verwertung des alten Materials sich ergebenden Mehr- oder Mindererlöse sind in der Betriebsrechnung auszugleichen.

Beigefügt sei, dass die Einlagen für den *Oberbau* auf den ursprünglichen Anschaffungspreisen (Bilanzwerten) in Anlehnung an die im Jahr 1910 für die schweiz. Privatbahnen festgesetzten Normen, berechnet werden, trotz den heute nicht unwesentlich höhern Kosten für das Ersatzmaterial (spez. Schwellen). Umgekehrt darf aber dem Erneuerungsfonds von den bezüglichen Ausgaben auch nur diejenige Quote belastet werden, welche den *Einlagen* in den Fonds entspricht. So mussten im Jahre 1926 für die Erneuerung des Oberbaues Fr. 169,246. 60 aufgewendet werden, wovon Fr. 150,510. 55 zu Lasten des Erneuerungsfonds fallen, während Fr. 18,736. 05 den Betriebsausgaben beigefügt werden mussten. Dieses Verfahren, das jederzeit durch die Bestimmung einer höhern prozentualen Einlage ersetzt werden kann, wurde angesichts der stark schwankenden Ankaufspreise der Oberbaubestandteile gewählt.

Dem Eidg. Eisenbahndepartement sind unsere Berechnungen über die Bereinigung des Sollbestandes des Erneuerungsfonds eingereicht worden. Danach sind dem Fonds folgende Nachvergütungen zu leisten, welche im Jahr 1926 der «Spezialreserve aus getilgtem Aktienkapital» entnommen wurden:

Defizit im Sollbestand per 31. Dezember 1925	Fr. 1,446,269. 24
Nachverrechnung für die gemieteten Lokomotiven Ce 4/6 Nrn. 315—317 vom 15. Juli 1924 bis 31. Dezember 1925	» 36,075. —
Nachverrechnung der Einlagen für den Oberbau und die elektrischen Einrichtungen der Werkstätte Bönigen	» 20,470. 15
Zusammen	Fr. 1,502,814. 39

Ausser dieser Summe ist dem Erneuerungsfonds zu Lasten der zu amortisierenden Verwendungen eine einmalige Einlage von Fr. 742,800. 30 gutgeschrieben worden und dies aus folgendem Grunde:

Während seinerzeit eine elektrische Lokomotive der Serie $C^{e}\,^{4}/_{6}$ (kleinere Lokomotiven im Gewichte von rund 70 Tonnen, beschafft 1920) auf rund Fr. 650,000. — zu stehen kam, müssten heute für ein solches Vehikel nur ca. 400,000. — aufgewendet werden. Um nun eine Entlastung der sowieso bedeutenden *jährlichen* Einlagen in den Erneuerungsfonds herbeizuführen, ist mit dem Eidg. Eisenbahndepartement für die B. L. S. und mitbetriebenen Linien vereinbart worden, die Preisdifferenz dem Erneuerungsfonds schon jetzt in vollem Umfange gutzuschreiben und dafür den Konto «Zu amortisierende Verwendungen» zu belasten, was durch oben erwähnte Buchung geschehen ist.

Noch nicht erledigt ist unser Gesuch an das Eidg. Eisenbahndepartement betreffend Verrechnung eines Teiles der Aufwendungen für die Oberbauverstärkungen auf Baukonto; ferner verlangt das genannte Departement noch einen weitern Zuschuss an den Erneuerungsfonds für die vor 1925 ausgewechselten Holzschwellen, welche dem Fonds zu den Anschaffungspreisen, d. h. höher verrechnet wurden, als die Einlagen ausmachen. Diese beiden Punkte werden im Jahr 1927 ihre Erledigung finden. In der Hauptsache kann aber der Erneuerungsfonds nun als bereinigt angesehen werden.

b. Nebengeschäft Dampfschiffbetrieb Thunersee-Brienzersee.

Das Schlussergebnis des Dampfschiffunternehmens stellt sich wie folgt:

Einnahmen.	
Ueberschuss der Betriebsrechnung	Fr. 18,942. 95
Ausgaben.	
Verzinsung der Anleihen	Fr. 31,667. 50
Einlage in den Erneuerungsfonds	» 50,000. —
	Fr. 81,667. 50
Ausgaben-Ueberschuss	Fr. 62,724. 55

Im Jahr 1925 verzeichnete der Dampfschiffbetrieb einen Einnahmen-Ueberschuss von Fr. 6,466. 82; das Ergebnis des Berichtsjahres ist somit um Fr. 69,191. 37 ungünstiger. Hinsichtlich der Ursachen dieses Rückschlages verweisen wir auf die Ausführungen unter Abschnitt 2, b, Betriebsrechnungen, vorstehend.

4. Gewinn- und Verlustrechnung.

Die Einnahmen und Ausgaben dieser Rechnung stellen sich für die Jahre 1925 und 1926 folgendermassen:

	1925	1926
Einnahmen.	Fr.	Fr.
1. Ueberschuss der Betriebseinnahmen	2,515,930. 11	2,602,224. 42
2. Ertrag der Wertbestände und Guthaben	233,710. 06	219,278. 94
3. Ertrag der Nebengeschäfte	82,611. 82	18,942. 95
4. Zuschüsse aus den Spezialfonds	446,348. 10	4,110,965. 04
5. Sonstige Einnahmen	92,533. 60	—. —
Total	3,371,133. 69	6,951,411. 35

Ausgaben.

1. Verzinsung der festen Anleihen	2,334,115. 40	2,784,492. 91
2. Verzinsung der schwebenden Schulden	—	
3. Finanzunkosten, Kursverluste, Gebühren etc.	95,605. 51	95,470. 75
4. Tilgungen und Abschreibungen	369,705. 12	2,975,813. 90
5. Einlagen in die Spezialfonds	551,707. 66	574,966. 15
6. Sonstige Ausgaben	20,000. —	520,667. 64
Total	3,371,133. 69	6,951,411. 35

Als *ausserordentliche Posten*, welche im Vergleich zum Vorjahr in der Rechnung des Jahres 1926 figurieren, sind zu erwähnen:

Einnahmen:

ad 4. Zuschüsse aus Spezialfonds. Einmalige Gutschrift an den Erneuerungsfonds der Differenz zwischen Anschaffungspreis und dem heutigen Ankaufswert der elektrischen Lokomotiven Ce 4/6 Nrn. 301/303 Fr. 742,800. 30. Nachvergütungen an den Erneuerungsfonds von Fr. 1,502,814. 39 zwecks Herstellung des gesetzmässigen Sollbestandes. Approximative Anteilquoten an Baukapitalzinsen und Betriebskosten betreffend Gemeinschaftsbahnhöfe Fr. 613,633. 45. Gutschrift an die Schweiz. Eidgenossenschaft für Zinsausfall Fr. 511,167. 64.

Ausgaben:

ad 4. Unter den Tilgungen und Abschreibungen sind zu erwähnen die vorstehend (ad 4) aufgeführten Einnahmeposten.

ad 6. Sonstige Ausgaben. Hier ist eine Gutschrift verrechnet an die Schweiz. Eidgenossenschaft für nicht bezahlte Obligationenzinsen als Folge des unzureichenden Reinertrages pro 1925/26 mit Fr. 511,167. 64.

Es sei dieserhalb auch auf die Ausführungen unter 5. Bilanz, Schwebende Schulden, nachstehend verwiesen.

Zur vollen Verzinsung der Anleihen I. Hypothek im Rechnungsjahr 1926 fehlen Fr. 95,322. 64, wobei immerhin darauf hingewiesen sei, dass in den Einnahmen der Gewinn- und Verlustrechnung ein ausserordentlicher Betrag von Fr. 341,519. 55 enthalten ist als Zinsbetreffnis pro 1924 und 1925 auf der beim Bund hinterlegten Kaution zur Deckung von Zinsausfällen auf dessen angekauften B. L. S.-Obligationen.

Aus dem Reinertrag des Berichtsjahres werden die titelsgemässen Zinsen bezahlt an die Obligationen I. Hypothek à 4 und 4 1/4 %, während die 5 %igen Titel (Bund) ca. 4,656 % erhalten. Im Jahr 1925 sind an die I. Hypotheken einheitlich 3 1/2 % ausbezahlt worden.

Die Obligationen II. Ranges bleiben leider auch dieses Jahr ohne Verzinsung.

5. Bilanz.

Zu derselben haben wir folgende Bemerkungen anzubringen:

A. Aktiven.

1. Die Bewegungen im «*Baukonto der Bahn*» sind aus den Tabellen A^1, A^2, A^3 und A^4 sowie aus der Abrechnung über die Bauverwendungen unter Abschnitt II, Bahnbau ersichtlich.

2. *Unvollendete Bauobjekte.* Dieser Saldo setzt sich zusammen aus Ausgaben für folgende Bauobjekte: Aufforstungen und Verbauungen auf der Südrampe; Umbau der Sicherungsanlage in Interlaken-West; Weichen- und Signalbeleuchtung des Bahnhofes Spiez; Zahlungen auf unerledigte Expropriationsfälle Münster-Lengnau; Ausgaben für diverse kleinere Bauobjekte.

3. Die *Verwendungen auf Nebengeschäfte* (Dampfschiffbetrieb Thuner- und Brienzersee) sind von Fr. 4,588,725. 25 auf Fr. 4,741,415. 20 gestiegen. Die Vermehrung betrifft insbesondere die Aufwendungen für die Hafenanlage Thun.

4. *Wertbestände und Guthaben.*

Der Wertschriftenbestand (inkl. zurückgekaufte Obligationen) steht per 31. Dezember 1926 mit Fr. 616,089. — zu Buch, gegen Fr. 614,190. 20 im Vorjahr.

Die unwesentliche Vermehrung ist zurückzuführen auf eine Anzahlung (50%) auf unserer Beteiligung an der «Sesa», Schweizer. Express A.-G., mit Fr. 20,000. —; dieser Summe stehen rund Fr. 18,000. — gegenüber, als Rückzahlungen auf Schuldbriefen betreffend die Liegenschaften in Oberhofen und Dürrenast.

Der Posten «Verschiedene Schuldner» setzt sich folgendermassen zusammen:

Staat Bern für Obligationenzinse Frutigen-Brig II. Rang	Fr.	3,309,010. 35
Mitbetriebene Bahnen, unsere Guthaben aus dem Betrieb	»	650,564. 05
» » Ersatzstücke für elektrische Lokomotiven	»	404,549. 05
Guthaben an die Pensions- und Hilfskasse	»	488,704. 55
Verkehrssaldi der Stationen	»	175,223. 33
Verschiedene Schuldner	»	805,317. 85
Total	Fr.	5,833,369. 18

5. *Entbehrliche Liegenschaften.* Zufolge der Aufhebung der Bahnstation Scherzligen ist eine Landparzelle im Halte von 10,350 m² frei geworden. Der entsprechende Wert, welcher vom Baukonto der Bahn abgeschrieben wurde, ist nun auf Konto «Entbehrliche Liegenschaften» mit Fr. 36,949. 50 übertragen worden.

6. *Materialvorräte und Ersatzstücke.* Diese sind von Fr. 2,278,601. 25 auf Fr. 2,202,268. 43 zurückgegangen infolge vermehrter Verwendungen.

7. *Verschiedenes:*

a. Kaution an die Schweiz. Eidgenossenschaft für Obligationenzinse: Die bisher dem Nominalbetrag der Kaution beigefügten, von der Schweiz. Eidgenossenschaft zurückbehaltenen Couponszinsen auf obiger Hinterlage sind im Berichtsjahre zur Auszahlung gelangt. Durch diese Rückzahlung ist die Kaution auf ihren ursprünglichen Nominalbetrag von Fr. 4,500,000. — zurückgeführt worden.

b. Zinsgarantieregresskonto des Kantons Bern: Dieser Bilanzposten ist um den Betrag der vom Kanton Bern pro 1926 geleisteten Vorschüsse für die Verzinsung der II. Hypothek Frutigen-Brig, d. h. um Fr. 1,680,000. — auf Fr. 6,579,134. 80 gestiegen.

B. Passiven.

1. *Gesellschaftskapital.* Unverändert.

2. *Feste Anleihen.*

Die pro 1926 geleisteten Amortisationen an die Schweiz. Eidgenossenschaft und den Kanton Bern auf dem Elektrifikationsanleihen für die Strecke Spiez-Bönigen betragen insgesamt Fr. 53,281. 95. Dieses Anleihen hat sich demgemäss von Fr. 4,424,985. 45 auf Fr. 4,371,703. 50 vermindert. Die übrigen Anleihen sind gleich geblieben.

3. *Grundpfändlich versicherte Schulden:*

Diese sind um Fr. 400,000. — zurückgegangen wegen dem Verkauf der Hotelbesitzung Simplon. Die nunmehr auf unserem Verwaltungsgebäude lastenden Hypotheken betragen noch Fr. 800,000. —.

4. *Getilgtes Schuldkapital.*

Dieser Konto hat sich um die geleisteten Kapitalrückzahlungen auf dem Elektrifikationsanleihen der Strecke Spiez-Bönigen vermehrt. Der daherige Saldo per 31. Dezember 1926 beläuft sich auf Fr. 147,566. 90.

6. *Schwebende Schulden.*

Die noch nicht eingelösten verfallenen Titel und Coupons setzen sich wie folgt zusammen:

		Titel:	Coupons:
Obligationen-Anleihen	Scherzligen-Bönigen I. Hyp.	Fr. 26,451. 70	Fr. 110,648. 30
» »	Frutigen-Brig I. Hyp.		» 1,382,234. 48
» »	Spiez-Frutigen I. Hyp.		» 32,000. —
» »	Scherzligen-Bönigen I. Hyp.		» 193,038. 80
» »	Münster-Lengnau I. Hyp.		» 1,116,556. 03
» »	Frutigen-Brig II. Hyp.		» 169,120. 80
» »	Dampfschiff Thuner- und Brienzersee		» 35,418. 35
	Coupons		Fr. 3,039,016. 76
	Titel		» 26,451. 70
	Total verfallene Titel und Coupons		Fr. 3,065,468. 46

Der Posten «Verschiedene Gläubiger» umfasst:

Schuld an die Kantonalbank von Bern für Ersatzstücke für elektrische Lokomotiven	Fr. 615,000. 70
Schuld an den Kanton Bern für die Elektrifikation der Linie Spiez-Bönigen	» 122,654. 65
Schuld an die Schweiz. Eidgenossenschaft für Vorschüsse an den Umbau des Bahnhofes Interlaken-West	» 789,425. 85
Schuld an die Schweiz. Eidgenossenschaft für Zinsausfall pro 1925/1926 (Gemäss den Bestimmungen des Nachlassvertrages hat die B. L. S. eine allfällige Zinsdifferenz zwischen dem wirklich ausbezahlten Zins und der titelgemässen Verzinsung von 5% auf dem Obligationenbesitz des Bundes nachzuvergüten; die Auszahlung erfolgt nach Ablauf des Nachlassvertrages mittelst der als Kaution hinterlegten Obligationen. Letztere figurieren unter den Aktiven der Bilanz sub Ziff. 4, Lit. b., «Wertschriften».)	» 511,167. 64
Schuld an mitbetriebene Bahnen	» 743,822. —
Schuld an fremde Transportanstalten	» 2,010,998. 33
Einzahlungen von Gemeinden und Korporationen für die Hafenanlage in Thun (Beteiligungen)	» 445,757. 50
Diverse	» 364,140. 82
Total	Fr. 5,602,967. 49

7. *Spezialfonds.* Der Erneuerungsfonds (Strecken Scherzligen-Bönigen und Spiez-Brig) verzeichnet eine Zunahme von Fr. 2,576,320. 89. Wir verweisen im übrigen auf die Ausführungen unter 3, a Spezialrechnungen des vorliegenden Abschnittes V.

Diese Summe setzt sich wie folgt zusammen:

Ausgleichung des Sollbestandes	Fr.	1,446,269. 24
Nachverrechnung der Einlagen für gemietete Lokomotiven	»	36,075. —
Extraeinlage für die 3 Ce 4/6 Lokomotiven	»	742,800. 30
Normale Einlage für 1926	»	487,296. 30
	Fr.	2,712,440. 84
Abzüglich Ausgaben im Jahr 1926	»	136,119. 95
Bleiben wie oben	Fr.	2,576,320. 89

Der «Spezialreserve aus getilgtem Aktienkapital» wurde pro 1926 ein Betrag von Fr. 3,433,699. 59 entnommen zum Ausgleich des Ausgabensaldos der Gewinn- und Verlustrechnung. Diese Reserve hat sich entsprechend von Fr. 7,313,316. 45 auf Fr. 3,879,616. 86 reduziert.

Der Ende 1926 ausgewiesene Saldo der Spezialreserve aus Kautionszinsen bei der Schweiz. Eidgenossenschaft ist mit Fr. 525,551. 20 in die Einnahmen der Gewinn- und Verlustrechnung eingestellt worden.

8. *Verschiedenes:* Hier sind die unter Ziffer 7 vorstehend erwähnten Aktivposten gleichlautend in den Passiven aufgenommen.

VI. Antrag an die Generalversammlung der Aktionäre.

Wir beehren uns, Ihnen zu beantragen:

Es seien der Geschäftsbericht sowie die Rechnungen und Bilanz des Jahres 1926 zu genehmigen unter Entlastung der Gesellschaftsbehörden.

Bern, den 25. Mai 1927.

Der Direktor:
Volmar.

Namens des Verwaltungsrates,
Der Präsident:
Lohner.
Der Sekretär:
Stauffer.

VII. Bericht der Kontrollstelle.

Die Unterzeichneten haben die Jahresrechnung sowie Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung der Berner Alpenbahn-Gesellschaft B. L. S. pro 1926 geprüft und solche in vollständiger Uebereinstimmung mit den Bucheintragungen befunden. Sie empfehlen solche der Generalversammlung zur Genehmigung unter Dechargeerteilung an die Verwaltungsorgane.

Bern, den 27. Mai 1927.

Die Revisoren:
Römer.
Ott.
G. Jäggi.

Berner Alpenbahn-Gesellschaft

Bern-Lötschberg-Simplon.

VIII.

Rechnungen und Bilanz für 1926.

A[1]. Baurechnung für die Linie Frutigen-Brig 1926.

	Stand am 31. Dez. 1925		Ausgaben im Jahr 1926		Rückerstattungen im Jahr 1926		Stand am 31. Dez. 1926	
I. Allgemeine Kosten	**15,947,648**	**05**	**3,683**	**65**	**183**	**15**	**15,951,148**	**55**
a. Verwaltung und Bauleitung	*3,346,721*	*41*	*3,683*	*65*	*183*	*15*	*3,350,221*	*91*
1. Gehalte, Taggelder und Reiseauslagen	2,668,206	15	3,066	90	183	15	2,671,089	90
2. Bureau- und Materialkosten	175,428	71	562	90	—	—	175,991	61
3. Mobiliar, Instrumente und Messgeräte	55,291	09	—	—	—	—	55,291	09
4. Miete und Unterhalt der Lokale	163,757	45	—	—	—	—	163,757	45
5. Allgemeine Rechtskosten und Gutachten	180,489	40	—	—	—	—	180,489	40
6. Verschiedenes	103,548	61	53	85	—	—	103,602	46
b. Verzinsung des Baukapitals	*12,600,926*	*64*	—	—	—	—	*12,600,926*	*64*
1. Aktienzinse	6,712,422	17	—	—	—	—	6,712,422	17
2. Obligationenzinse	5,787,412	04	—	—	—	—	5,787,412	04
3. Sonstige Zinse und Unkosten	101,092	43	—	—	—	—	101,092	43
II. Bahnanlage und feste Einrichtungen	**112,382,749**	**06**	**270,627**	**27**	**637,173**	**94**	**112,016,202**	**39**
a. Erwerb von Grund und Rechten	*2,182,244*	*06*	*78,207*	*70*	*18*	—	*2,260,433*	*76*
1. Gehalte, Reise-, Schätzungs- und Gerichtskosten	160,535	65	5,691	30	—	—	166,226	95
2. Entschädigungen aller Art	1,932,199	99	72,152	90	18	—	2,004,334	89
3. Katasterpläne und Vermarkung	81,627	45	273	—	—	—	81,900	45
4. Verschiedenes	7,880	97	90	50	—	—	7,971	47
b. Unterbau	*98,350,160*	*96*	*182,117*	*50*	*72,898*	*24*	*98,459,380*	*22*
1. Erdarbeiten, Mauern, Anpflanzungen, Entwässerungen etc.	16,513,620	68	—	—	—	—	16,513,620	68
2. Tunnels und Galerien	71,087,702	45	54,949	90	1,612	60	71,141,039	75
3. Brücken, Viadukte und Durchlässe	5,882,238	47	6,102	20	300	—	5,888,040	67
4. Bettung und Beschotterung der Geleise	700,407	54	—	—	—	—	700,407	54
5. Einbettung von Strassen, Wegen u. Vorplätzen	266,528	60	—	—	—	—	266,528	60
6. Fluss- und Uferbauten, Bergverbauungen	2,799,232	50	117,342	55	70,985	64	2,845,589	41
7. Verschiedenes	1,100,430	72	3,722	85	—	—	1,104,153	57
c. Oberbau	*4,946,511*	*99*	—	—	—	—	*4,946,511*	*99*
1. Schienenunterlagen (Schwellen der Geleise und der Weichen etc.)	1,209,610	05	—	—	—	—	1,209,610	05
2. Schienen und deren Befestigungsmittel	3,013,498	69	—	—	—	—	3,013,498	69
3. Weichen, Drehscheiben und Schiebebühnen (auch Geleisekreuzungen und Geleiseabschlüsse, sowie die Fundamente)	218,554	02	—	—	—	—	218,554	02
4. Legen des Oberbaues	499,288	81	—	—	—	—	499,288	81
5. Verschiedenes	5,560	42	—	—	—	—	5,560	42

	Stand am 31. Dez. 1925		Ausgaben im Jahr 1926		Rückerstattungen im Jahr 1926		Stand am 31. Dez. 1926	
d. Hochbau und mechanische Einrichtungen	*3,776,143*	—	*2,978*	*70*	*561,445*	50	*3,217,676*	*20*
1. Verwaltungsgebäude und Wohnhäuser	1,546,925	71	1,840	35	561,441	20	987,324	86
2. Gebäude für den allgemeinen Betriebsdienst	1,856,726	93	1,138	35	—	—	1,857,865	28
3. Beleuchtungsanlagen im Freien	162,322	81	—	—	—	—	162,322	81
4. Wasserversorgung und Reinigungsanlagen im Freien	157,307	40	—	—	—	—	157,307	40
5. Hebekranen, Brückenwagen und Ladeprofil der Stationen	44,960	10	—	—	—	—	44,960	10
6. Maschinen und mechanische Einrichtungen der Werkstätten (ausgeschlossen die Werkstätten als Hilfsbetriebe)	5,340	05	—	—	—	—	5,340	05
7. Verschiedenes	2,560	—	—	—	4	30	2,555	70
e. Einrichtungen für die elektrische Zugsförderung	*1,725,460*	*08*	*2,301*	*50*	*2,807*	*65*	*1,724,953*	*93*
1. Gebäude für den elektrischen Betrieb	88,028	57	—	—	—	—	88,028	57
2. Ausrüstung der Unterwerke und Schaltposten	127,298	30	—	—	—	—	127,298	30
3. Leitungen über dem Bahnkörper	1,302,707	27	2,301	50	2,807	65	1,302,201	12
4. Kontaktschiene	—	—	—	—	—	—	—	—
5. Schienenverbinder	—	—	—	—	—	—	—	—
6. Speise-, Rück- und Uebertragungsleitungen	30,598	84	—	—	—	—	30,598	84
7. *a)* Kosten des Probebetriebes	75,075	45	—	—	—	—	75,075	45
b) Verschiedenes	101,751	65	—	—	—	—	101,751	65
f. Telegraph, Signale und Sicherungsanlagen	*1,402,228*	*97*	*5,021*	*87*	*4*	*55*	*1,407,246*	*29*
1. Telegraphen- und Telephonleitungen	533,332	04	372	90	—	—	533,704	94
2. Signal- und Sicherungsanlagen	717,238	68	4,582	22	4	55	721,816	35
3. Orientierungs- und Ordnungszeichen	8,360	81	66	75	—	—	8,427	56
4. Einfriedigung und Wegschranken	143,246	79	—	—	—	—	143,246	79
5. Verschiedenes	50	65	—	—	—	—	50	65
III. Rollmaterial	**6,346,353**	**30**	**1,143,776**	**65**	**32,867**	**28**	**7,457,262**	**67**
1. Dampf-Lokomotiven und Tender	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Elektrische Lokomotiven	2,793,723	75	1,140,127	95	29	28	3,933,822	42
3. Motor-Personenwagen	606,734	75	—	—	—	—	606,734	75
4. Personenwagen	1,794,322	06	—	—	—	—	1,794,322	06
5. Gepäckwagen	208,844	29	3,648	70	32,838	—	179,654	99
6. Güterwagen	583,839	50	—	—	—	—	583,839	50
7. Dienstwagen (auch Heizwagen)	358,888	95	—	—	—	—	358,888	95
IV. Mobiliar und Gerätschaften	**284,112**	**96**	**6,133**	**40**	**557**	**20**	**289,689**	**16**
1. Für die allgemeine Verwaltung	25,525	86	3,567	30	—	—	29,093	16
2. Für den Unterhalt und die Bewachung der Bahn	85,764	68	160	—	557	20	85,367	48
3. Für den Stationsdienst und die Zugsbegleitung	38,121	31	131	50	—		38,252	81
4. Für den Fahr- und Werkstättedienst	134,701	11	2,274	60	—	—	136,975	71
	134,960,863	**37**	**1,424,220**	**97**	**670,781**	**57**	**135,714,302**	**77**
Abzüglich: Bundessubvention	6,000,000	—	—	—	—	—	6,000,000	—
Gesamt-Total	**128,960,863**	**37**	**1,424,220**	**97**	**670,781**	**57**	**129,714,302**	**77**

A². Baurechnung für die Linie Spiez-Frutigen 1926.

	Stand am 31. Dez. 1925		Ausgaben im Jahr 1926		Rückerstattungen im Jahr 1926		Stand am 31. Dez. 1926	
I. Allgemeine Kosten	**518,044**	**14**	—	—	**60**	—	**517,984**	**14**
a. Verwaltung und Bauleitung	*275,920*	*65*	—	—	*40*	—	*275,880*	*65*
1. Gehalte, Taggelder und Reiseauslagen	247,437	09	—	—	40	—	247,397	09
2. Bureau- und Materialkosten	11,270	24	—	—	—	—	11,270	24
3. Mobiliar, Instrumente und Messgeräte	1,542	70	—	—	—	—	1,542	70
4. Miete und Unterhalt der Lokale	3,519	30	—	—	—	—	3,519	30
5. Allgemeine Rechtskosten und Gutachten	510	03	—	—	—	—	510	03
6. Verschiedenes	11,641	29	—	—	—	—	11,641	29
b. Verzinsung des Baukapitals	*242,123*	*49*	—	—	*20*	—	*242,103*	*49*
1. Aktienzinse	72,523	67	—	—	—	—	72,523	67
2. Obligationenzinse	168,028	27	—	—	—	—	168,028	27
3. Sonstige Zinse und Unkosten	1,571	55	—	—	20	—	1,551	55
II. Bahnanlage und feste Einrichtungen	**5,543,798**	**65**	**155,027**	**90**	**136,379**	**55**	**5,562,447**	—
a. Erwerb von Grund und Rechten	*490,063*	*94*	—	—	—	—	*490,063*	*94*
1. Gehalte, Reise-, Schätzungs- und Gerichtskosten	14,194	65	—	—	—	—	14,194	65
2. Entschädigungen aller Art	462,569	97	—	—	—	—	462,569	97
3. Katasterpläne und Vermarkung	6,942	60	—	—	—	—	6,942	60
4. Verschiedenes	6,356	72	—	—	—	—	6,356	72
b. Unterbau	*2,683,385*	*80*	*129,318*	*30*	*135,079*	*55*	*2,677,624*	*55*
1. Erdarbeiten, Mauern, Anpflanzungen, Entwässerungen etc.	597,067	11	—	—	—	—	597,067	11
2. Tunnels und Galerien	810,705	72	—	—	—	—	810,705	72
3. Brücken, Viadukte und Durchlässe	335,867	76	—	—	—	—	335,867	76
4. Bettung und Beschotterung der Geleise	103,883	48	—	—	—	—	103,883	48
5. Einbettung von Strassen, Wegen und Vorplätzen	83,036	46	—	—	—	—	83,036	46
6. Fluss- und Uferbauten und Bergverbauungen	752,362	48	129,318	30	135,079	55	746,601	23
7. Verschiedenes	462	79	—	—	—	—	462	79
c. Oberbau	*866,217*	*69*	—	—	—	—	*866,217*	*69*
1. Schienenunterlagen (Schwellen der Geleise und der Weichen etc.)	228,077	12	—	—	—	—	228,077	12
2. Schienen und deren Befestigungsmittel	422,884	49	—	—	—	—	422,884	49
3. Weichen, Drehscheiben und Schiebebühnen (auch Geleisekreuzungen und Geleiseabschlüsse, sowie die Fundamente)	162,291	56	—	—	—	—	162,291	56
4. Legen des Oberbaues	47,764	32	—	—	—	—	47,764	32
5. Verschiedenes	5,200	20	—	—	—	—	5,200	20

	Stand am 31. Dez. 1925		Ausgaben im Jahr 1926		Rückerstattungen im Jahr 1926		Stand am 31. Dez. 1926	
d. Hochbau und mechanische Einrichtungen	*889,056*	*31*	*25,709*	*60*	*1,300*	—	*913,465*	*91*
1. Verwaltungsgebäude und Wohnhäuser	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Gebäude für den allgemeinen Betriebsdienst	700,330	65	—	—	—	—	700,330	65
3. Beleuchtungsanlagen im Freien	8,325	62	—	—	—	—	8,325	62
4. Wasserversorgung und Reinigungsanlagen im Freien	34,845	25	—	—	—	—	34,845	25
5. Hebekranen, Brückenwagen und Ladeprofil der Stationen	7,758	98	—	—	—	—	7,758	98
6. Maschinen und mechanische Einrichtungen der Werkstätten (ausgeschlossen die Werkstätten als Hilfsbetriebe)	137,508	26	25,709	60	1,300	—	161,917	86
7. Verschiedenes	287	55	—	—	—	—	287	55
e. Einrichtungen für die elektrische Zugsförderung	*448,068*	*57*	—	—	—	—	*448,068*	*57*
1. Gebäude für den elektrischen Betrieb	25,297	45	—	—	—	—	25,297	45
2. Ausrüstung der Unterwerke und Schaltposten	39,468	40	—	—	—	—	39,468	40
3. Leitungen über dem Bahnkörper	365,693	39	—	—	—	—	365,693	39
4. Kontaktschiene	—	—	—	—	—	—	—	—
5. Schienenverbinder	—	—	—	—	—	—	—	—
6. Speise-, Rück- und Uebertragungsleitungen	—	—	—	—	—	—	—	—
7. Kosten des Probebetriebes und Verschiedenes	17,609	33	—	—	—	—	17,609	33
f. Telegraph, Signale und Sicherungsanlagen	*167,006*	*34*	—	—	—	—	*167,006*	*34*
1. Telegraphen- und Telephonleitungen	43,874	46	—	—	—	—	43,874	46
2. Signal- und Sicherungsanlagen	84,792	54	—	—	—	—	84,792	54
3. Orientierungs- und Ordnungszeichen	5,033	20	—	—	—	—	5,033	20
4. Einfriedigung und Wegschranken	32,691	94	—	—	—	—	32,691	94
5. Verschiedenes	614	20	—	—	—	—	614	20
III. Rollmaterial	**816,631**	**99**	**886**	**95**	—	—	**817,518**	**94**
1. Dampf-Lokomotiven und Tender	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Elektrische Lokomotiven	190,433	22	886	95	—	—	191,320	17
3. Motor-Personenwagen	298,314	14	—	—	—	—	298,314	14
4. Personenwagen	190,550	68	—	—	—	—	190,550	68
5. Gepäckwagen	18,223	95	—	—	—	—	18,223	95
6. Güterwagen	115,410	—	—	—	—	—	115,410	—
7. Dienstwagen (auch Heizwagen)	3,700	—	—	—	—	—	3,700	—
IV. Mobiliar und Gerätschaften	**109,101**	**37**	**731**	**80**	**209**	**50**	**109,623**	**67**
1. Für die allgemeine Verwaltung	227	50	—	—	—	—	227	50
2. Für den Unterhalt und die Bewachung der Bahn	11,191	92	—	—	—	—	11,191	92
3. Für den Stationsdienst und die Zugsbegleitung	18,967	57	—	—	—	—	18,967	57
4. Für den Fahr- und Werkstättedienst	78,714	38	731	80	209	50	79,236	68
Gesamt-Total	**6,987,576**	**15**	**156,646**	**65**	**136,649**	**05**	**7,007,573**	**75**

A³. Baurechnung für die Linie Scherzligen-Bönigen 1926.

	Stand am 31. Dez. 1925		Ausgaben im Jahr 1926		Rückerstattungen im Jahr 1926		Stand am 31. Dez. 1926	
I. Allgemeine Kosten	**1.467.953**	**21**	**872**	**10**	**38,016**	**90**	**1,430,808**	**41**
a. Verwaltung und Bauleitung	749,187	11	872	10	2,297	85	747,761	36
b. Verzinsung des Baukapitals	718,766	10	—	—	35,719	05	683,047	05
II. Bahnanlage und feste Einrichtungen	**16,337,153**	**42**	**52,263**	**70**	**171,063**	**26**	**16,218,353**	**86**
a. Erwerb von Grund und Rechten	2,210,837	09	2,266	45	55,959	45	2,157,144	09
b. Unterbau	6,423,348	19	6,792	30	1,560	17	6,428,580	32
c. Oberbau	2,431,092	10	—	—	66,110	31	2,364,981	79
d. Hochbau und mechanische Einrichtungen	2,163,604	21	26,807	05	1,821	25	2,188,590	01
e. Einrichtungen für die elektrische Zugsförderung	1,938,091	01	12,443	25	40,346	60	1,910,187	66
f. Telegraph, Signale und Sicherungsanlagen	1,170,180	82	3,954	65	5,265	48	1,168,869	99
III. Rollmaterial	**4,214,984**	**22**	**49,447**	**30**	**87,439**	**45**	**4,176,992**	**07**
1. Dampf-Lokomotiven und Tender	504,246	53	—	—	—	—	504,246	53
2. Elektrische Lokomotiven	1,942,800	30	—	—	—	—	1,942,800	30
3. Motor-Personenwagen	—	—	—	—	—	—	—	—
4. Personenwagen	1,055,831	44	45,529	50	—	—	1,101,360	94
5. Gepäckwagen	241,093	95	3,917	80	87,439	45	157,572	30
6. Güterwagen	424,804	70	—	—	—	—	424,804	70
7. Dienstwagen	46,207	30	—	—	—	—	46,207	30
IV. Mobiliar und Gerätschaften	**205,408**	**35**	**176**	**35**	**33**	**50**	**205,551**	**20**
V. Hilfsbetriebe	**769,673**	**11**	**55,844**	**36**	**9,911**	**20**	**815,606**	**27**
a. Werkstätten: feste Einrichtungen	674,552	06	52,978	41	9,911	20	717,619	27
Mobiliar und Gerätschaften	95,121	05	2,865	95	—	—	97,987	—
Gesamt-Total	**22,995,172**	**31**	**158,603**	**81**	**306,464**	**31**	**22,847,311**	**81**

A[4]. Baurechnung für die Linie Münster-Lengnau 1926.

	Stand am 31. Dez. 1925		Ausgaben im Jahr 1926		Rückerstattungen im Jahr 1926		Stand am 31. Dez. 1926	
I. Allgemeine Kosten	**1,355,878**	**09**	**571**	**75**	—	—	**1,356,449**	**84**
a. Verwaltung und Bauleitung	*735,484*	*10*	*571*	*75*	—	—	*736,055*	*85*
1. Gehalte, Taggelder und Reiseauslagen . . .	639,156	72	—	—	—	—	639,156	72
2. Bureau- und Materialkosten	41,749	73	212	05	—	—	41,961	78
3. Mobiliar, Instrumente und Messgeräte . . .	5,194	68	—	—	—	—	5,194	68
4. Miete und Unterhalt der Lokale	11,060	39	359	70	—	—	11,420	09
5. Allgemeine Rechtskosten und Gutachten . .	27,806	90	—	—	—	—	27,806	90
6. Verschiedenes	10,515	68	—	—	—	—	10,515	68
b. Verzinsung des Baukapitals	*620,393*	*99*	—	—	—	—	*620,393*	*99*
1. Aktienzinse	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Obligationenzinse	609,540	84	—	—	—	—	609,540	84
3. Sonstige Zinse und Unkosten	10,853	15	—	—	—	—	10,853	15
II. Bahnanlage und feste Einrichtungen	**23,686,537**	**95**	**76,126**	**60**	**16,396**	**60**	**23,746,267**	**95**
a. Erwerb von Grund und Rechten	*1,235,177*	*41*	*76,126*	*60*	*16,396*	*60*	*1,294,907*	*41*
1. Gehalte, Reise-, Schätzungs- und Gerichtskosten	77,453	48	27,473	70	224	60	104,702	58
2. Entschädigungen aller Art	1,147,741	98	48,651	95	16,172	—	1,180,221	93
3. Katasterpläne und Vermarkung	8,308	65	—	—	—	—	8,308	65
4. Verschiedenes	1,673	30	—	95	—	—	1,674	25
b. Unterbau	*21,140,797*	*80*	—	—	—	—	*21,140,797*	*80*
1. Erdarbeiten, Mauern, Anpflanzungen, Entwässerungen etc.	1,151,248	90	—	—	—	—	1,151,248	90
2. Tunnels und Galerien	17,849,172	99	—	—	—	—	17,849,172	99
3. Brücken, Viadukte und Durchlässe	1,085,119	05	—	—	—	—	1,085,119	05
4. Bettung und Beschotterung der Geleise . .	178,977	46	—	—	—	—	178,977	46
5. Einbettung von Strassen, Wegen und Vorplätzen	109,656	45	—	—	—	—	109,656	45
6. Fluss- und Uferbauten und Bergverbauungen .	76,040	05	—	—	—	—	76,040	05
7. Verschiedenes	690,582	90	—	—	—	—	690,582	90
c. Oberbau	*675,619*	*65*	—	—	—	—	*675,619*	*65*
1. Schienenunterlagen (Schwellen der Geleise und der Weichen etc.)	222,637	36	—	—	—	—	222,637	36
2. Schienen und deren Befestigungsmittel . .	318,675	—	—	—	—	—	318,675	—
3. Weichen, Drehscheiben und Schiebebühnen (auch Geleisekreuzungen und Geleiseabschlüsse, sowie die Fundamente)	50,205	25	—	—	—	—	50,205	25
4. Legen des Oberbaues	76,885	69	—	—	—	—	76,885	69
5. Verschiedenes	7,216	35	—	—	—	—	7,216	35

	Stand am 31. Dez. 1925		Ausgaben im Jahr 1926		Rückerstattungen im Jahr 1926		Stand am 31. Dez. 1926	
d. Hochbau und mechanische Einrichtungen	*329,638*	*47*	—	—	—	—	*329,638*	*47*
1. Verwaltungsgebäude und Wohnhäuser	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Gebäude für den allgemeinen Betriebsdienst	290,489	41	—	—	—	—	290,489	41
3. Beleuchtungsanlagen im Freien	2,511	35	—	—	—	—	2,511	35
4. Wasserversorgung und Reinigungsanlagen im Freien	11,711	01	—	—	—	—	11,711	01
5. Hebekranen, Brückenwagen und Ladeprofile der Stationen	17,100	30	—	—	—	—	17,100	30
6. Maschinen und mechanische Einrichtungen der Werkstätten (ausgeschlossen die Werkstätten als Hilfsbetriebe)	—	—	—	—	—	—	—	
7. Verschiedenes	7,826	40	—	—	—	—	7,826	40
e. Einrichtungen für die elektrische Zugsförderung	—	—	—	—	—	—	—	—
1. Gebäude für den elektrischen Betrieb	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Ausrüstung der Unterwerke und Schaltposten	—	—	—	—	—	—	—	—
3. Leitungen über dem Bahnkörper	—	—	—	—	—	—	—	—
4. Kontaktschiene	—	—	—	—	—	—	—	—
5. Schienenverbinder	—	—	—	—	—	—	—	—
6. Speise-, Rück- und Uebertragungsleitungen	—	—	—	—	—	—	—	—
7. Kosten des Probebetriebes und Verschiedenes	—	—	—	—	—	—	—	—
f. Telegraph, Signale und Sicherungsanlagen	*305,304*	*62*	—	—	—	—	*305,304*	*62*
1. Telegraphen- und Telephonleitungen	65,811	90	—	—	—	—	65,811	90
2. Signal- und Sicherungsanlagen	214,663	82	—	—	—	—	214,663	82
3. Orientierungs- und Ordnungszeichen	1,969	35	—	—	—	—	1,969	35
4. Einfriedigung und Wegschranken	20,759	55	—	—	—	—	20,759	55
5. Verschiedenes	2,100	—	—	—	—	—	2,100	—
III. Rollmaterial	**7,890**	—	—	—	—	—	**7,890**	—
1. Dampf-Lokomotiven und Tender	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Elektrische Lokomotiven	—	—	—	—	—	—	—	—
3. Motor-Personenwagen	—	—	—	—	—	—	—	—
4. Personenwagen	—	—	—	—	—	—	—	—
5. Gepäckwagen	—	—	—	—	—	—	—	—
6. Güterwagen	—	—	—	—	—	—	—	—
7. Dienstwagen (auch Heizwagen)	7,890	—	—	—	—	—	7,890	—
IV. Mobiliar und Gerätschaften	**22,434**	**05**	**502**	—	—	—	**22,936**	**05**
1. Für die allgemeine Verwaltung	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Für den Unterhalt und die Bewachung der Bahn	15,713	50	329	90	—	—	16,043	40
3. Für den Stationsdienst und die Zugsbegleitung	6,720	55	172	10	—	—	6,892	65
4. Für den Fahr- und Werkstättedienst	—	—	—	—	—	—	—	—

	Stand am 31. Dez. 1925		Ausgaben im Jahr 1926		Rückerstattungen im Jahr 1926		Stand am 31. Dez. 1926	
V. Hilfsbetriebe: Kraftwerk Grenchen	**246,143**	**20**	—	—	—	—	**246,143**	**20**
I. Allgemeine Kosten	**10,000**	—	—	—	—	—	**10,000**	—
a. Verwaltung und Bauleitung	10,000	—	—	—	—	—	10,000	—
b. Verzinsung des Baukapitals	—	—	—	—	—	—	—	—
II. Anlage des Werkes	**234,901**	**45**	—	—	—	—	**234,901**	**45**
a. Erwerb von Grund und Rechten	*5,706*	*80*	—	—	—	—	*5,706*	*80*
1. Gehalte, Reise-, Schätzungs- und Gerichtskosten	644	10	—	—	—	—	644	10
2. Konzessionen und Rechte	884	60	—	—	—	—	884	60
3. Aenderungen an Nachbaranlagen, Schutzbauten in fremdem Gebiet	—	—	—	—	—	—	—	—
4. Grundstücke, Anlagen, Pflanzungen	4,178	10	—	—	—	—	4,178	10
b. Strassen, Brücken, Verbauungen auf eigenem Gebiet	*1,312*	—	—	—	—	—	*1,312*	—
c. Wasserleitungsanlagen (Staudämme, Wasserfassungen, Kanäle und Stollen, Druckleitungen [bis zum Abschluss vor den Turbinen], Schleusen, Fallen und mechan. Betätigungsvorrichtungen	*161,589*	*55*	—	—	—	—	*161,589*	*55*
d. Gebäude für den Betrieb (Maschinenhäuser, Wärterhäuser, Verwaltungsgebäude) *samt fester Ausstattung*	*22,636*	*95*	—	—	—	—	*22,636*	*95*
e. Wasserturbinen samt Zubehör	*9,483*	*10*	—	—	—	—	*9,483*	*10*
f. Andere Kraftmaschinen samt Zubehör . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
g. Elektrische Maschinen, Umformer und Kraftspeicher	*18,346*	*20*	—	—	—	—	*18,346*	*20*
h. Apparate und innere Leitungsanlage (samt elektrischer Beleuchtung und Werkstättenantrieb)	*15,694*	*75*	—	—	—	—	*15,694*	*75*
i. Verschiedenes	*132*	*10*	—	—	—	—	*132*	*10*
III. Mobiliar und Gerätschaften	**1,241**	**75**	—	—	—	—	**1,241**	**75**
Gesamt-Total	**25,318,883**	**29**	**77,200**	**35**	**16,396**	**60**	**25,379,687**	**04**

B. Betriebsrechnung 1926.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Betriebseinnahmen.						
I. Aus dem Personenverkehr . . .			4,027,524	12		
II. Aus dem Gepäck-, Tier- und Güterverkehr.						
1. Vom Gepäck	301,662	76				
2. Von Tieren	175,876	89				
3. Von Gütern	5,154,088	41	5,631,628	06		
III. Aus dem Postverkehr.						
1. Für Poststücke über 5 kg	230,917	80				
2. Zuschuss für Poststücke, Personal und Postwagen	—	—				
3. Für besondere Dienstleistungen	—	—	230,917	80	9,890,069	98
IV. Verschiedene Einnahmen.						
A. Pacht- und Mietzinse.						
1. Für Bahnhöfe und Bahnstrecken	1,685	90				
2. Für Rollmaterial	183,854	78				
3. Für Gebäude, Lokale, Grundstücke u. dgl. . .	156,931	65	342,472	33		
B. Rohertrag von Hilfsbetrieben. (Werkstätte Bönigen und Kraftwerk Grenchen) .			184,481	39		
C. Verschiedenes			17,650	60	544,604	32
Total der Betriebseinnahmen					10,434,674	30

Betriebsausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Allgemeine Verwaltung.						
A. Personalkosten.						
1. *a.* Verwaltungsbehörden (Aktionärversammlung, Rechnungsrevisoren, Verwaltungsrat, Direktion) . . . . Fr. 23,371. 55						
b. Betriebsleitung . . . . » 12,307. 25	35,678	80				
2. Sekretariat, Kanzlei und Nebendienste	38,716	40				
3. Buchhaltung und Hauptkasse	30,034	10				
4. Einnahmenkontrolle und statistisches Bureau . .	133,984	25				
5. Tarif- und Frachtreklamationsbureau	66,955	55				
6. Telegraphisten der Zentralverwaltung	7,760	15				
7. Abwartpersonal der Zentralverwaltung	14,363	30	327,492	55		
B. Nebenkosten.						
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Porti etc. . . .	24,984	44				
2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Diensträume	4,500	80				
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars . . .	1,630	70				
4. Verschiedenes	10,730	43	41,846	37	369,338	92
II. Unterhalt und Bewachung der Bahn.						
A. Personalkosten.						
1. Bahningenieure und deren Hilfspersonal . . .	62,102	20				
2. Bahnmeister und Gehilfen	46,227	85				
3. Bahnwärter, Schrankenwärter und Stellvertreter . .	141,887	50				
4. Wärtervorstände und Weichenwärter	21,315	95				
	271,533	50				
Gemeinschaftskosten Thun, Brig, Münster und Lengnau	4,440	67	275,974	17		
B. Nebenkosten.						
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Porti etc. . . .	4,250	27				
2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Diensträume	1,280	70				
3. Beleuchtung der Bahn	4,889	15				
4. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	13,017	—				
5. Verschiedenes	11,433	90				
Gemeinschaftskosten Thun, Interlaken-Ost, Brig, Münster	34,871	02				
und Lengnau	1,359	52	36,230	54		
C. Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen.						
a. Unterhalt der Bahnanlagen.						
1. Unterbau	189,999	52				
2. Oberbau	209,879	22				
3. Hochbau und mechanische Einrichtungen . . .	34,696	65				
4. Telegraph, Signale und Sicherungsanlagen . . .	52,200	05				
5. Räumung der Bahn von Schnee und Eis . . .	4,119	80				
Uebertrag	490,895	24	312,204	71	369,338	92

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Uebertrag	490,895	24	312,204	71	369,338	92
b. Erneuerung des Oberbaues:						
1. Schwellen und Brückenhölzer . . Fr. 78,512. 83						
2. Schienen und deren Befestigungsmittel . . . . » 90,452. 20						
3. Weichen und deren Bestandteile . » 281. 57						
Hievon: Fr. 169,246. 60						
Zu Lasten des Erneuerungsfonds Fr. 150,510. 55						
Zu Lasten der Betriebsrechnung . » 18.736. 05	169,246	60				
Gemeinschaftskosten Thun, Interlaken-Ost, Brig, Münster und Lengnau	79,855	67	739,997	51	1,052,202	22
III. Stationsdienst und Zugsbegleitung.						
A. Personalkosten.						
1. Leitung des Stations- und Zugsdienstes	69,110	25				
2. Bahnhof- und Stationspersonal	822,751	75				
3. Zugsbegleitungspersonal	692,598	33				
	1,584,460	33				
Gemeinschaftskosten Thun, Interlaken-Ost, Brig, Münster und Lengnau	396,430	39	1,980,890	72		
B. Nebenkosten.						
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Porti etc. . . .	35,974	32				
2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Diensträume, Beleuchtung der Bahnhöfe und Stationen .	45,790	70				
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars . . .	7,699	82				
4. Verbrauchsmaterialien für den Stationsdienst und Verschiedenes	5,936	33				
	95,401	17				
Gemeinschaftskosten Thun, Interlaken-Ost, Brig, Münster und Lengnau	21,465	81	116,866	98	2,097,757	70
IV. Fahr- und Werkstättedienst.						
A. Personalkosten.						
1. Leitung des Fahr- und Werkstättedienstes . . .	33,165	65				
2. Fahrpersonal	638,684	62				
3. Personal für Ausrüstung und Reinigung des Fahrmaterials	142,774	40				
4. Personal der Unterwerke und Schaltposten . . .	11,314	10				
	825,938	77				
Gemeinschaftskosten Thun, Brig, Münster und Lengnau	66,767	37	892,706	14		
Uebertrag			892,706	14	3,519,298	84

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Uebertrag			892,706	14	3,519,298	84
B. Nebenkosten.						
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Porti etc. . .	3,552	21				
2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Diensträume	5,411	35				
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars . . .	4,642	20				
4. Verschiedenes	316	50				
	13,922	26				
Gemeinschaftskosten Thun und Brig	480	17	14,402	43		
C. Material- und Kraftverbrauch des Rollmaterials.						
1. Brennmaterial	183,768	94				
2. Elektrische Kraft	771,968	25				
3. Schmiermaterial	14,991	72				
4. Beleuchtungsmaterial	31,350	79				
5. Reinigungs- und Desinfektionsmaterial, Wasser, Streusand und Verschiedenes	9,279	82				
	1,011,359	52				
Gemeinschaftskosten Thun, Brig, Münster und Lengnau	52,667	31	1,064,026	83		
D. Unterhalt und Erneuerung der mechanischen und elektrischen Einrichtungen.						
1. Maschinen und mechanische Einrichtungen der Werkstätten	—	—				
2. Gebäude für den elektrischen Betrieb	686	95				
3. Ausrüstung der Unterwerke und Schaltposten . .	7,777	20				
4. Stromleitungsanlagen	116,596	20				
	125,060	35				
Gemeinschaftskosten Thun, Brig und Interlaken-Ost .	—	—	125,060	35		
E. Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials.						
1. Dampflokomotiven und Tender	54,346	49				
2. Elektrische Lokomotiven	483,165	05				
3. Motor-Personenwagen	83,531	65				
4. Personenwagen	315,081	55				
5. Gepäckwagen	31,677	30				
6. Güterwagen	106,171	50				
7. Dienstwagen (auch Heizwagen)	30,479	55				
	1,104,453	09				
Gemeinschaftskosten Thun und Brig	15,396	95	1,119,850	04	3,216,045	79
Uebertrag					6,735,344	63

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Uebertrag					6,735,344	63
V. Verschiedene Ausgaben.						
A. Pacht- und Mietzinse.						
1. Für Bahnhöfe und Bahnstrecken	—	—				
2. Für Rollmaterial	222,579	81				
3. Für sonstige Objekte	20,420	50				
	243,000	31				
Gemeinschaftskosten Thun, Brig, Münster und Lengnau	79,257	91	322,258	22		
B. Verlust auf Hilfsbetrieben (Materialverwaltung)			34,307	22		
C. Sonstige Ausgaben.						
1. Gerichts- und Prozesskosten	440	45				
2. Feuerversicherungen und Entschädigungen . . .	25,679	09				
3. Unfallversicherungen und Entschädigungen . . .	139,942	10				
4. Andere Versicherungen und Transportentschädigungen	16,187	41				
5. Transportkosten infolge von Bahnunterbrechungen .	—	—				
6. Steuern und Abgaben	72,198	48				
7. Beiträge an Hilfskassen und Wohlfahrtseinrichtungen, Pensionen, Unterstützungen und Geschenke . .	284,751	90				
8. Reklame, Propaganda und Verschiedenes . . .	156,245	40				
	695,444	83				
Gemeinschaftskosten Thun, Interlaken-Ost, Brig, Münster und Lengnau	45,094	98	740,539	81	1,097,105	25
Total der Betriebsausgaben					7,832,449	88
Rechnungs-Abschluss.						
Total der Betriebseinnahmen					10,434,674	30
Total der Betriebsausgaben					7,832,449	88
Ueberschuss der Einnahmen					2,602,224	42

C. Gewinn- und Verlustrechnung

Einnahmen.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1. Ueberschuss der Betriebseinnahmen			2,602,224	42
2. Ertrag der Wertbestände und Guthaben . . . . . . (davon Ertrag der Wertschriften Fr. 4,072. 05)			219,278	94
3. Rohertrag der Nebengeschäfte:				
Ueberschuss der Betriebseinnahmen der Dampfschiffahrt Thuner- und Brienzersee			18,942	95
4. Zuschüsse aus den Spezialfonds:				
a. aus dem Erneuerungsfonds Scherzligen-Bönigen und Spiez-Brig	136,119	95		
b. aus dem Erneuerungsfonds Münster-Lengnau . . .	15,594	30		
c. aus der Spezialreserve aus Kautionszinsen bei der Schweizerischen Eidgenossenschaft	525,551	20		
d. aus der Spezialreserve aus getilgtem Aktienkapital . .	3,433,699	59	4,110,965	04
5. Sonstige Einnahmen			—	—
			6,951,411	35

für das Jahr 1926.

Ausgaben.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1. Verzinsung der festen Anleihen:				
5 % Anleihen I. Rang Scherzligen-Bönigen (Elektrifikation)	220,918	05		
5¾ % Pfandbriefe auf dem Verwaltungsgebäude . .	46,000	—		
4-5 % Anleihen I. Rang Frutigen-Brig: Fr. 13,861,500. — à ca. 4,656 % Fr. 645,413. 68 » 15,138,500. — à 4 % . . » 605,540. —	1,250,953	68		
4-5 % Anleihen I. Rang Münster-Lengnau: Fr. 13,861,500. — à ca. 4,656 % Fr. 645,413. 68 » 9,138,500. — à 4 % . . . » 365,540. —	1,010,953	68		
4 % Anleihen I. Rang Scherzligen-Bönigen	192,000	—		
4 % Anleihen I. Rang Spiez-Frutigen	32,000	—		
4-4¼ % Anleihen Dampfschiffunternehmen Thuner- und Brienzersee: Fr. 715,000. — à 4¼ % Fr. 30,387. 50 » 32,000. — à 4 % » 1,280. —	31,667	50	2,784,492	91
2. Verzinsung der schwebenden Schulden			—	—
3. Finanzunkosten, Kursverluste, Gebühren etc. . . .			95,470	75
4. Tilgungen und Abschreibungen:				
a. Rückzahlung von Schuldkapital, Elektrifikationsanleihen, an Schweizerische Eidgenossenschaft . . Fr. 26,830. 25 an Kanton Bern . . . . » 26,451. 70	53,281	95		
b. Abschreibung von den zu tilgenden Verwendungen pro 1926	*2,922,531	95	2,975,813	90
5. Einlagen in die Spezialfonds:				
a. Einlage in den Erneuerungsfonds Scherzligen-Bönigen und Spiez-Brig	487,296	30		
b. Einlage in den Erneuerungsfonds Münster-Lengnau . .	16,226	40		
c. Einlage in den Erneuerungsfonds für die Werkstätten .	14,324	30		
d. Einlage in den Erneuerungsfonds für das Kraft- und Pumpwerk Grenchen	1,119	15		
e. Einlage in den Erneuerungsfonds für den Dampfschiffbetrieb	50,000	—		
f. Einlage in den Uferschutz- und Schwellenfonds . . .	6,000	—	574,966	15
6. Sonstige Ausgaben:				
a. Ausgaben für Pumpen des Wassers für die Gemeinde Grenchen	9,500	—		
b. Gutschrift an die Schweizerische Eidgenossenschaft für Zinsausfall pro 1925 und 1926	511,167	64	520,667	64
			6,951,411	35

* inbegriffen die besondern Gutschriften an die Erneuerungsfonds, wie:

Defizit im Sollbestand des Erneuerungsfonds B. L. S.	Fr. 1,446,269. 24
Einmalige Gutschrift an den Erneuerungsfonds B. L. S. für die 3 Lokomotiven Ce 4/6 Nr. 301—303	» 742,800. 30
Nachverrechnung der Einlagen für die 3 gemieteten Lokomotiven Ce 4/6 Nr. 315—317	36,075. —
Nachschuss in den Erneuerungsfonds für die Werkstätten	» 20,470. 15
Total	Fr. 2,245,614. 69

D. Bilanz auf

Aktiven.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1. Baukonto der Bahn:				
a. Baukonto Frutigen-Brig . . . Fr. 135,714,302. 77				
abzüglich Bundessubvention . . » 6,000,000. —	129,714,302	77		
b. Baukonto Spiez-Frutigen	7,007,573	75		
c. Baukonto Scherzligen-Bönigen	22,847,311	81		
d. Baukonto Münster-Lengnau	25,379,687	04	184,948,875	37
2. Unvollendete Bauobjekte			180,916	67
3. Verwendungen auf Nebengeschäfte:				
Dampfschiffahrt Thuner- und Brienzersee	3,804,462	57		
Schiffshafen Thun	936,952	63	4,741,415	20
4. Wertbestände und Guthaben:				
a. Kasse und Bankguthaben	3,198,338	61		
b. Wertschriften (inkl. zurückgekaufte Obligationen) . .	616,089	—		
c. Verschiedene Schuldner	5,833,369	18	9,647,796	79
5. Entbehrliche Liegenschaften			36,949	50
6. Materialvorräte und Ersatzstücke			2,202,268	43
7. Verschiedenes:				
a. Kaution an die Schweiz. Eidgenossenschaft für Obligationenzinse	4,500,000	—		
b. Zinsgarantie-Regress des Kantons Bern für die Verzinsung des Obligationenanleihens Frutigen-Brig II. Rang	6,579,134	80	11,079,134	80
			212,837,356	76

31. Dezember 1926.

Passiven.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1. Gesellschaftskapital:				
a. 30,975 Prioritätsaktien I. Ranges à Fr. 500. —	15,487,500	—		
b. 76,640 Prioritätsaktien II. Ranges à Fr. 400. —	30,656,000	—		
c. 54,560 Stammaktien à Fr. 250. —	13,640,000	—	59,783,500	
2. Feste Anleihen:				
a. 5 % Anleihen I. Rang Scherzligen-Bönigen vom 1. Januar 1923 (Elektrifikation) ursprünglich Fr. 4,570,000. —	4,371,703	50		
b. 4—5 % Anleihen I. Rang Frutigen-Brig vom 1. November 1906: à 5 % Fr. 13,861,500. — à 4 % » 15,138,500. —	29,000,000	—		
c. 4—5% Anleihen I. Rang Münster-Lengnau vom 2. Dezember 1911: à 5 % Fr. 13,861,500. — à 4 % » 9,138,500. —	23,000,000	—		
d. 4 % Anleihen I. Rang Scherzligen-Bönigen v. 1. Jan. 1901	4,800,000	—		
e. 4 % Anleihen I. Rang Spiez-Frutigen vom 1. Mai 1901	800,000	—		
f. 4 % Anleihen II. Rang Frutigen-Brig vom 10. Juli 1912	42,000,000	—		
g. 4½ % Anleihen II. Rang Scherzligen-Bönigen vom 1. Okt. 1913	13,000,000	—		
h. 4½ % Anleihen II. Rang Spiez-Frutigen v. 1. Febr. 1915	2,200,000	—		
i. 4¼–4 % Anleihen Dampfschiffunternehmen Thuner- u. Brienzersee vom 1. Oktober 1891/1. April 1893: à 4¼ % Fr. 715,000. — à 4 % » 32,000. —	747,000	—	119,918,703	50
3. Grundpfändlich versicherte Schulden:				
Pfandbriefe auf dem Verwaltungsgebäude Genfergasse			800,000	—
4. Getilgtes Schuldkapital			147,566	90
5. Subventionen:				
Bundessubvention à fonds perdu: p. mem. Fr. 6,000,000. —			—	—
6. Schwebende Schulden:				
a. Verfallene Titel und Coupons	3,065,468	46		
b. Nicht verfallene Ratenzinse	—	—		
c. Guthaben der Unterstützungskassen	11,802	80		
d. Verschiedene Gläubiger	5,602,967	49	8,680,238	75
7. Spezialfonds:				
1. *a.* Erneuerungsfonds Scherzligen-Bönigen und Spiez-Brig	5,707,846	71		
b. » Münster-Lengnau	193,617	03		
c. » für die Werkstätten	168,603	01		
d. » für d. Kraft- u. Pumpwerk Grenchen	22,276	79		
e. » für den Dampfschiffbetrieb	1,597,258	03		
f. Uferschutz- und Schwellenfonds	135,520	—		
2. *a.* Reserve für Ratenzinse 1927	723,474	38		
b. Spezialreserve aus getilgtem Aktienkapital	3,879,616	86	12,428,212	81
8. Verschiedenes:				
a. Kaution an die Schweiz. Eidgenossenschaft für Obligationenzinse	4,500,000	—		
b. Zinsgarantie-Regress des Kantons Bern für die Verzinsung des Obligationenanleihens Frutigen-Brig II. Rang	6,579,134	80	11,079,134	80
			212,837,356	76

E. Spezial-

1. Erneue-

a. Erneuerungsfonds Scherzligen-Bönigen und Spiez-Brig.	Oberbau Fr.	Cts.
Einnahmen.		
Bestand auf 1. Januar 1926	1,472,402	99
Einlagen pro 1926:		
a. Oberbau . . . . 2,30 % auf Fr. 8,243,822. —	189,607	90
b. Einrichtungen für die elektrische Zugsförderung . . . . 1,50 % » » 4,111,620. —		
c. Rollmaterial:		
Dampf-Lokomotiven . . . . . . 2,10 % » » 504,246. —		
Elektrische Lokomotiven . . . . 1,85 % » » †) 5,954,206. —		
Motor-Personenwagen . . . . . 1,85 % » » 905,049. —		
Personenwagen . . . . 1,75 % » » 3,040,704. —		
Lastwagen . . . . 1,60 % » » 2,001,013. —		
d. Mobiliar und Gerätschaften . . . 2,50 % » » 532,010. — (Fr. 598,622. — abzüglich Fr. 66,612. —. Uebertrag auf E.-F. der Werkstätten: Mobiliar und Gerätschaften der Werkstätten Spiez und Brig.)		
e. Einlagen für die gemieteten Lokomotiven Ce 4/6, Nrn. 315—317, vom 15. Juli 1924 bis 31. Dezember 1925		
f. Einmalige Gutschrift auf 3 elektrischen Lokomotiven Ce 4/6, Nrn. 301 bis 303 (Differenz zwischen Ankaufspreis und dem für die Berechnung der Einlagen in den E.-F. zugrunde gelegten Wert von Fr. 400,000. — pro Lokomotive)		
Total	1,662,010	89
Ausgaben.		
Entnahmen pro 1926:		
a. für Erneuerung des Oberbaues:		
Materialkosten . . . . Fr. 175,708. 95		
Arbeitslöhne 10 % . . . . » 17,570. 89		
Fr. 193,279. 84		
Abzüglich Altmaterialwerte . . . . » 58,308. 59		
Hiervon: Fr. 134,971. 25	134,971	25
b. für Erneuerung der Einrichtungen für die elektrische Zugsförderung		
c. für Erneuerung des Rollmaterials		
d. für Mobiliar und Gerätschaften:		
Rubr. I B 3 . . . . Fr. —. —		
» II B 4 . . . . » 528. 70		
» III B 3 . . . . » 536. —		
» IV B 3 . . . . » 84. —		
Bestand auf 31. Dezember 1926	1,527,039	64

*) Defizit im Sollbestand des Erneuerungsfonds per 31. Dezember 1925.
†) Inkl. Fr. 570,049 für die elektrischen Lokomotiven Be 6/8, Nrn. 201 und 202 (pro rata berechnet).
Inkl. Fr. 1,200,000 für die gemieteten elektrischen Lokomotiven Ce 4/6, Nrn. 315—317.

rechnungen 1926.

rungsfonds.

Einrichtungen für die elektrische Zugsförderung		Rollmaterial		Mobiliar und Gerätschaften		TOTAL	
Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
						3,131,525	82
						*1,446,269	24
604,206	90	2,323,104	71	178,080	46	4,577,795	06
						189,607	90
61,674	30					61,674	30
		10,589	15				
		110,152	80				
		16,743	40				
		53,212	30				
		32,016	20			222,713	85
				13,300	25	13,300	25
						487,296	30
		36,075	—			36,075	—
		742,800	30			742,800	30
665,881	20	3,324,693	86	191,380	71	5,843,966	66
						134,971	25
—	—					—	—
		—	—			—	—
				1,148	70	1,148	70
						136,119	95
665,881	20	3,324,693	86	190,232	01	5,707,846	71

b. Erneuerungsfonds Münster-Lengnau.

	Oberbau Fr.	Cts.
Einnahmen.		
Bestand auf 1. Januar 1926	186,175	08
Einlagen pro 1926:		
a. Oberbau . . . 2,30 % auf Fr. 675,620. —	15,539	30
b. Einrichtungen für die elektr. Zugsförderung 1,50 % » » —. —		
c. Rollmaterial: Lastwagen . . . 1,60 % » » 7,890. —		
d. Mobiliar und Gerätschaften . . . 2,50 % » » 22,434. —		
Total	201,714	38
Ausgaben.		
Entnahme pro 1926:		
a. für Erneuerung des Oberbaues:		
Materialkosten . . . Fr. 52,570. 50		
Arbeitslöhne 10 % . . . » 5,257. 05		
Fr. 57,827. 55		
Abzüglich Altmaterialwerte . . . » 23,552. 20		
Hiervon: Fr. 34,275. 35	15,539	30
b. für Erneuerung der Einrichtungen für die elektrische Zugsförderung		
c. für Erneuerung des Rollmaterials . . .		
d. für Mobiliar und Gerätschaften:		
Rubr. II B 4 . . . Fr. 55. —		
» III B 3 . . . » —. —		
Bestand auf 31. Dezember 1926	186,175	08

c. Erneuerungsfonds für die Werkstätten.

	Oberbau Fr.	Cts.
Einnahmen.		
Bestand auf 1. Januar 1926	—	—
Einlagen pro 1926:		
a. Oberbau . . . 2,30 % auf Fr. 82,346. —	1,893	95
b. Einrichtung für die elektr. Zugsförderung 1,50 % » » 23,078. —		
c. Maschinen u. Mechanische Einrichtungen 2,50 % » » 321,632. —		
d. Mobiliar und Gerätschaften . . . 2,50 % » » 161,734. —		
e. Nachverrechnung: Einlagen für Oberbau vom 1. III. 1916—31. XII. 1925.	18,623	90
f. » » » Einrichtung für d. elektr. Zugsförderung vom 1. IX. 1920—31. XII. 1925 . . .		
Total	20,517	85
Ausgaben.		
Entnahme pro 1926:		
a. für Erneuerung des Oberbaues:		
Materialkosten . . . Fr. —. —		
Arbeitslöhne 10 % . . . » —. —		
Fr. —. —		
Abzüglich Altmaterialwerte . . . » —. —	—	—
b. für Erneuerung der Einrichtungen für die elektrische Zugsförderung		
c. für Erneuerung der Maschinen und mechanischen Einrichtungen .		
d. für Mobiliar und Gerätschaften . . .		
Bestand auf 31. Dezember 1926	20,517	85

Einrichtungen für die elektrische Zugsförderung		Rollmaterial		Mobiliar und Gerätschaften		TOTAL	
Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
—	—	2,233	10	4,576	75	192,984	93
						15,539	30
—	—					—	—
		126	25			126	25
				560	85	560	85
						16,226	40
—	—	2,359	35	5,137	60	209,211	33
						15,539	30
—	—					—	—
		—	—			—	—
				55	—	55	—
						15,594	30
—	—	2,359	35	5,082	60	193,617	03

Einrichtungen für die elektrische Zugsförderung		Maschinen und mechanische Einrichtungen		Mobiliar und Gerätschaften		TOTAL	
Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
—	—	91,132	45	45,399	11	136,531	56
						1,893	95
346	20					346	20
		8,040	80			8,040	80
				4,043	35	4,043	35
						14,324	30
						18,623	90
1,846	25					1,846	25
2,192	45	99,173	25	49,442	46	171,326	01
						—	—
—	—					—	—
		2,723	—			2,723	—
				—	—	—	—
2,192	45	96,450	25	49,442	46	168,603	01

d. Erneuerungsfonds für das Kraft- und Pumpwerk Grenchen.

Einnahmen.

	Fr.	Cts.
Bestand am 1. Januar 1926	21,157	64
Einlage für das Jahr 1926: 2,5 % auf Fr. 44,766	1,119	15
Bestand am 31. Dezember 1926	22,276	79

e. Erneuerungsfonds für den Dampfschiffbetrieb.

Einnahmen.

	Fr.	Cts.
Bestand am 1. Januar 1926	1,547,258	03
Einlage für das Jahr 1926	50,000	—
Bestand am 31. Dezember 1926	1,597,258	03

f. Uferschutz- und Schwellenfonds.

Einnahmen.

	Fr.	Cts.
Bestand am 1. Januar 1926	129,520	—
Einlage für das Jahr 1926	6,000	—
Bestand am 31. Dezember 1926	135,520	—

2. Reservefonds 1926.

	Fr.	Cts.
a. Reserve für Ratenzinse 1927.		
Einnahmen.		
Bestand am 1. Januar 1926	723,474	38
Bestand am 31. Dezember 1926	723,474	38
b. Spezialreserve aus getilgtem Aktienkapital.		
Einnahmen.		
Bestand am 1. Januar 1926	7,313,316	45
Ausgaben.		
Uebertrag auf Gewinn- und Verlustrechnung	3,433,699	59
Bestand am 31. Dezember 1926	3,879,616	86
c. Spezialreserve aus Kautionszinsen bei der Schweizerischen Eidgenossenschaft.		
Einnahmen.		
Bestand am 1. Januar 1926	341,519	55
Gutschrift des Zinses pro 1926 auf den als Kaution bei der Schweizerischen Eidgenossenschaft hinterlegten Obligationen: Fr. 4,500,000. — à 4 %, abzüglich Couponsteuer	176,400	—
Zinsbetreffnis pro 1926 auf den von der Schweizerischen Eidgenossenschaft zurückbezahlten Kautionszinsen	7,631	65
	525,551	20
Ausgaben.		
Uebertrag auf Gewinn- und Verlustrechnung	525,551	20
Bestand am 31. Dezember 1926	—	—

3. Betriebsrechnung der Materialverwaltung 1926. (Hilfsbetrieb.)

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.				
Zuschläge auf Verbrauchsmaterialien	60,437	37		
Verschiedene Einnahmen: Zinse, Erlöse aus Gebinden, Altmaterial etc.	4,348	05		
Total der Einnahmen			64,785	42
Ausgaben.				
Betriebskosten:				
A. Personal:				
Gehalte, Taglöhne, Leistungen von Betriebsstellen, Reiseentschädigungen, Dienstkleider etc.			85,173	35
B. Nebenkosten:				
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Porti etc. . . .	2,395	24		
2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Diensträume	415	15		
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	70	10		
4. Miete und Unterhalt der Diensträume und Magazine .	1,500	—		
5. Unfallversicherungsprämien und Verschiedenes (Beiträge in die Hilfskassen etc.)	9,538	80	13,919	29
Total der Ausgaben			99,092	64
Rechnungsabschluss.				
Total der Einnahmen			64,785	42
Total der Ausgaben			99,092	64
Ueberschuss der Ausgaben (Uebertrag auf Betriebsausgaben, Rubr. V. B)			34,307	22

4. Rechnung des Werkstättebetriebes pro 1926. (Hilfsbetrieb.)

Werkstätte Bönigen.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.				
I. Arbeitsleistungen, inkl. Material:				
a. für die Betriebsstellen, inkl. die mitbetriebenen Linien	1,631,908	90		
b. für die Baurechnung, die Hilfs- und Nebengeschäfte .	173,407	—		
c. für Dritte	14,566	35	1,819,882	25
II. Verkauf von Altmaterial			8,539	15
Total der Einnahmen			1,828,421	40
Ausgaben.				
I. Produktionskosten:				
a. Arbeitslöhne, Reiseentschädigungen, Dienstkleider etc.	891,964	87		
b. Verbrauchsmaterialien und Reservestücke	403,944	12	1,295,908	99
II. Unterhalt und Erneuerung:				
a. Anlagen, Gebäude und feste Einrichtungen . . .	11,679	43		
b. Mechanische Einrichtungen, Werkzeuge und Mobiliar:				
1. Ergänzung und Unterhalt . . . Fr. 38,199. 86				
2. Abschreibung ausrangierter Objekte . » 8,503. 40	46,703	26	58,382	69
III. Verschiedene Ausgaben:				
a. Bureau- und Aufsichtspersonal	62,459	37		
b. Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Porti etc. . . .	1,610	68		
c. Beleuchtung, Heizung und Reinigung	35,338	64		
d. Konsummaterialien für den Werkstättebetrieb (Kohlen, Oel, Putzfäden etc.)	21,129	74		
e. Betriebskraft	15,813	94		
f. Unfallentschädigungen und Unfallversicherungsprämien	29,462	—		
g. Verschiedenes (Beiträge in die Hilfskassen, Feuerversicherungen, Modelle etc.)	133,125	43	298,939	80
IV. Kapitalverzinsung:				
a. Verzinsung à 4 % der eigenen Kapitalien (inkl. Nebenwerkstätten)	58,719	95		
b. Entschädigung an die B. N. für Benützung der Werkstätteanlagen in Ausserholligen	3,375	80	62,095	75
V. Einlage in den Erneuerungsfonds für:				
a. Oberbau	1,893	95		
b. Einrichtungen für die elektrische Zugsförderung . .	346	20		
c. Maschinelle Anlagen	8,040	80		
d. Mobiliar und Gerätschaften	4,043	35		
	14,324	30		
e. Entschädigung an die B. N. für ihre Einlagen in den Erneuerungsfonds:				
1. Für die maschinellen Anlagen . . . Fr. 308. 70				
2. Für Mobiliar und Gerätschaften . . . » 775. 10	1,083	80	15,408	10
Total der Ausgaben			1,730,735	33
Rechnungsabschluss.				
Einnahmen			1,828,421	40
Ausgaben			1,730,735	33
Netto-Ertrag			97,686	07
zuzüglich: Kapitalverzinsung			58,719	95
Einlage in den Erneuerungsfonds			14,324	30
Roh-Ertrag (Uebertrag auf Betriebseinnahmen Rubr. IV B.) .			170,730	32

5. Rechnung des Kraft- und Pumpwerkes Grenchen pro 1926. (Hilfsbetrieb.)

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.				
I. Abgabe von Energie:				
a. für die Tunnelventilation und für das Pumpen des Wassers für die Gemeinde Grenchen	34,568	80		
b. an Dritte	2,684	20	37,253	—
II. Arbeitsleistungen (an Betriebsstellen und Dritte) . . .			12,139	70
III. Verschiedene Einnahmen			—	—
Total der Einnahmen			49,392	70
Ausgaben.				
I. Personal:				
Arbeitslöhne, Reiseentschädigungen, Dienstkleider etc. .			19,539	55
II. Unterhalt und kleiner Ersatz:				
a. Anlagen, Gebäude und feste Einrichtungen . . .	—	—		
b. Mechanische und elektrische Einrichtungen, Mobiliar .	332	56	332	56
III. Verschiedene Ausgaben:				
a. Bureaukosten, Beleuchtung, Heizung und Reinigung .	84	37		
b. Konsummaterial für den Kraftwerkbetrieb	409	20		
c. Energieabgabe durch Dritte	12,155	10		
d. Unfallentschädigungen und Unfallversicherungsprämien	534	80		
e. Verschiedenes (Beiträge in die Hilfskassen etc.) . .	2,586	05	15,769	52
IV. Einlage in den Erneuerungsfonds:				
Für die maschinellen Anlagen, Mobiliar und Gerätschaften			1,119	15
V. Kapitalverzinsung			12,307	15
Total der Ausgaben			49,067	93
Rechnungsabschluss.				
Einnahmen			49,392	70
Ausgaben			49,067	93
Netto-Ertrag			324	77
zuzüglich: Einlage in den Erneuerungsfonds			1,119	15
Kapitalverzinsung			12,307	15
Roh-Ertrag (Uebertrag auf Betriebseinnahmen, Rubr. IV. B)			13,751	07

6. Dampfschiffbetrieb Thuner- und Brienzersee.

Betriebsrechnung 1926.

	Thunersee		Brienzersee		Beide Seen zusammen		TOTAL	
Einnahmen.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1. Transport-Einnahmen:								
Personentransport	562,279	48	152,801	98	715,081	46		
Gepäcktransport	2,302	29	780	49	3,082	78		
Tier- und Gütertransport	8,745	43	4,877	44	13,622	87		
Posttransport	—	—	4,200	—	4,200	—		
	573,327	20	162,659	91	735,987	11		
2. Verschiedene Einnahmen:								
Pacht- und Mietzinse, Ertrag der Schiffsrestauration etc.	11,781	85	4,416	60	16,198	45		
Gesamt-Einnahmen	585,109	05	167,076	51	752,185	56		
Ausgaben.								
1. Zentralverwaltung:								
a. Besoldungen des Personals					26,047	80		
b. Nebenkosten: Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Inserate etc.					2,934	10	28,981	90
2. Betriebspersonal:								
a. Besoldungen des Fahr- u. Stationspersonals	127,757	40	80,511	—	208,268	40		
b. Uniformierungskosten des Fahr- und Stationspersonals					5,248	40	213,516	80
3. Materialverbrauch für den Schiffsbetrieb:								
a. Brennmaterial	68,899	—	42,724	35	111,623	35		
b. Beleuchtungsmaterial	169	40	118	10	287	50		
c. Schmiermaterial	6,469	05	2,548	65	9,017	70		
d. Putzmaterial	913	85	380	75	1,294	60		
e. Diverse Materialien (Bureaubedürfnisse, Drucksachen etc.)	3,939	73	2,351	31	6,291	04	128,514	19
4. Unterhalt der Schiffe samt Zubehörden, Stationen und Liegenschaften:								
a. Besoldungen des Werftepersonals	113,399	75	115,182	45	228,582	20		
b. Materialkosten für die Dampfboote	32,315	65	18,757	50	51,073	15		
c. Verbrauchsmaterialien für d. Werftebetrieb	2,082	75	1,382	40	3,465	15		
d. Materialien für die Stationen und Liegenschaften	3,804	72	1,535	83	5,340	55	288,461	05
Uebertrag							659,473	94

	Thunersee		Brienzersee		Beide Seen zusammen		TOTAL	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Uebertrag							659,473	94
5. Verschiedene Ausgaben:								
a. Pacht- und Mietzinse	1,577	—	900	—	2,477	—		
b. Feuer- und Cascoversicherungen und Entschädigungen					6,581	19		
c. Unfallversicherungen und Entschädigungen					14,507	40		
d. Andere Versicherungen, Transportentschädigungen					58	69		
e. Steuern und Abgaben					2,715	99		
f. Beiträge an die Hilfskassen etc. . . .					39,301	05		
g. Reklame, Propaganda und Verschiedenes					8,127	35	73,768	67
Gesamt-Ausgaben							733,242	61
Rechnungs-Abschluss.								
Total der Einnahmen							752,185	56
Total der Ausgaben							733,242	61
Ueberschuss der Einnahmen							18,942	95

F. Kapitalnachweis 1926.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.				
1. Zuwendungen aus dem Betriebsertrag:				
a. für Tilgung von Schuldkapital: Rückzahlung auf Elektrifikationsanleihen	53,281	95		
b. für Abschreibungen von den zu tilgenden Verwendungen pro 1926*	2,922,531	95	2,975,813	90
2. Erlöse und Rückerstattungen:				
a. zugunsten des Baukonto	1,130,291	53		
b. » der unvollendeten Bauobjekte	554,003	50	1,684,295	03
3. Uebertrag vom Konto unvollendeter Bauobjekte auf Baukonto			1,816,671	78
4. Passivsaldo-Vortrag			9,221,436	84
Total der Einnahmen			15,698,217	55
Ausgaben.				
1. Passivsaldo vom Vorjahr			8,017,583	49
2. Rückzahlung von Kapitalien:				
a. Elektrifikationsanleihen	53,281	95		
b. Pfandbrief auf dem Verwaltungsgebäude	400,000	—	453,281	95
3. Ausgaben auf Baukonto			1,816,671	78
4. Ausgaben für unvollendete Bauobjekte			2,335,458	43
5. Verwendungen auf Nebengeschäfte:				
Dampfschiffahrt Thuner- und Brienzersee			152,689	95
6. Zu tilgende Verwendungen*			2,922,531	95
Total der Ausgaben			15,698,217	55

* inbegriffen Fr. 2,245,614. 69, besondere Gutschriften an die Erneuerungsfonds (siehe pag. 63).

Berner Alpenbahn-Gesellschaft

Bern-Lötschberg-Simplon.

IX.

Beilagen

zum

Geschäftsbericht für 1926.

A. Jahresrechnung und Bilanz der Pensions- und Hilfskasse für die Beamten und Angestellten der Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon und Bern-Neuenburg-Bahn

auf 31. Dezember 1926.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Jahresrechnung pro 1926.				
A. Einnahmen.				
1. Beiträge der Mitglieder:				
a. Eintrittsgelder	879	—		
b. Nachzahlungen:				
nach Art. 1, Abs. 7, der Statuten	12,416	65		
nach Art. 1, Abs. 9, der Statuten (Uebertritte von bei der Hilfskasse für die ständigen Arbeiter Versicherten zur Pensions- und Hilfskasse)	175	—		
c. Beiträge von Gehaltserhöhungen	35,533	05		
d. Regelmässige Beiträge	256,317	70	305,321	40
2. Beiträge der Gesellschaften:				
a. Eintrittsgelder	879	—		
b. Nachzahlungen:				
nach Art. 1, Abs. 7, der Statuten	17,383	35		
nach Art. 1, Abs. 9, der Statuten (Uebertritte von bei der Hilfskasse für die ständigen Arbeiter Versicherten zur Pensions- und Hilfskasse)	154	—		
c. Beiträge von Gehaltserhöhungen	44,416	15		
d. Regelmässige Beiträge	360,028	20		
e. Ersatz der gemäss Art. 43 ausfallenden ordentlichen Mitgliederbeiträge	1,324	75	424,185	45
3. Wiedereinzahlung ausbezahlter Mitgliederbeiträge gemäss Art. 4			4,544	40
4. Uebertritte von der Sparkasse			13,781	20
5. Verschiedene Einnahmen:				
a. Kapitalzinse:				
aus Wertschriften . . . Fr. 418,254. 44				
aus unterpfändlich versicherten Guthaben . . . » 129,677. —	547,931	44		
b. Kursgewinne auf Wertschriften:				
buchmässige . . . Fr. 127,283. 50				
effektive . . . » 34,091. 35	161,374	85		
c. Verschiedenes:				
Unfallrenten . . . Fr. 10,050. 15				
Erlös von Fundgegenständen . . . » 2,378. 21				
Bussengelder etc. . . . » 245. —	12,673	36	721,979	65
Total			1,469,812	10
B. Ausgaben.				
1. Pensionen:				
a. an Invalide	181,344	90		
b. an Witwen und Waisen	51,017	20	232,362	10
2. Entschädigungen für Gehaltsausfall bei vorübergehender Arbeitsunfähigkeit			17,157	65
3. Kurkosten gemäss Art. 36			1,032	50
4. Abfindungen gemäss Art. 29			—	—
5. Abgangsentschädigungen an austretende Mitglieder gemäss Art. 12			8,803	35
6. Sterbegeld (Art. 38)			550	—
7. Kursverluste auf Wertschriften			—	—
8. Steuern	49,483	65		
abzüglich Rückbuchung früherer Reservestellung	48,340	05	1,143	60
Total			261,049	20
C. Ueberschuss der Einnahmen			**1,208,762**	**90**

II. Rechnung über die Sparkasse (Art. 50).

A. Einnahmen.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1. Guthaben der Mitglieder am Anfang des Jahres 1926			12,933	65
2. Einlagen pro 1926:				
a. der Mitglieder	353	10		
b. der Gesellschaften	494	45	847	55
Total			13,781	20
B. Ausgaben.				
1. Uebertrag auf Pensionsversicherung			13,781	20

III. Rechnung über das Deckungskapital.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
a. Vorhandenes Deckungskapital am Anfang des Jahres 1926			10,800,104	70
b. Einnahmenüberschuss pro 1926			1,208,762	90
Vorhandenes Deckungskapital Ende 1926			12,008,867	60
Dazu:				
Betrag des versicherungstechnischen Defizits am 31. Dezember 1925 . .	2,130,955	30		
* Zins à $3^1/_2$ % pro 1926	74,583	45	2,205,538	75
Erforderliches Deckungskapital am 31. Dezember 1926			**14,214,406**	**35**

IV. Bilanz.

Aktiven.

1. Wertschriften:		**Nominalwert**		**Ankaufswert**			**Börsenkurs** vom 31. Dez. 1926			**Bilanzwert**		
		Fr.	Ct.	%	Fr.	Ct.	%	Fr.	Ct.	%	Fr.	Ct.
a. Kassascheine.												
Bundeskassascheine 1923/27 .	$4^1/_2$ %	80,000	—	98,85	79,080	—	—	79,080	—	98,85	79,080	—
» 1923/28 .	$4^1/_2$ %	20,000	—	98,75	19,750	—	—	19,750	—	98,75	19,750	—
Kanton Bern 1921/27 .	6 %	500,000	—	100	500,000	—	—	500,000	—	100	500,000	—
Hypothekarkasse Kanton Bern .	$4^1/_4$ %	604,000	—	100	604,000	—	—	604,000	—	100	604,000	—
» » » .	$4^3/_4$ %	1,500,000	—	100	1,500,000	—	—	1,500,000	—	100	1,500,000	—
» » » .	5 %	812,000	—	100	812,000	—	—	812,000	—	100	812,000	—
Kantonalbank von Bern . .	$5^1/_2$ %	225,000	—	100	225,000	—	—	225,000	—	100	225,000	—
Uebertrag		3,741,000	—		3,739,830	—		3,739,830	—		3,739,830	—

* Zins als Buchungsposten gemäss Verlangen des Eisenbahndepartements.

	Nominalwert		Ankaufswert			Börsenkurs vom 31. Dez. 1926			Bilanzwert		
	Fr.	Ct.	%	Fr.	Ct.	%	Fr.	Ct.	%	Fr.	Ct.
Uebertrag	3,741,000	—		3,739,830	—		3,739,830	—		3,739,830	—
b. Obligationen.											
Eidg. Anleihe 1909 . . . . . 3½ %	35,000	—	84,75	29,662	50	84,75	29,662	50	84,75	29,662	50
» » 1913 . . . . . 4 %	26,000	—	89,67	23,314	20	96,75	25,155	—	96,75	25,155	—
» » 1922 . . . . . 4 %	489,000	—	96,6	472,350	—	95,25	465,772	50	95,25	465,772	50
» » 1923 . . . . . 5 %	40,000	—	102,7	41,080	—	101	40,400	—	100	40,000	—
III. Eidg. Mobilis.-Anleihe 1915 4½ %	30,000	—	98,91	29,675	—	96,5	28,950	—	96,5	28,950	—
VI. » » 1917 4½ %	87,000	—	93,76	81,570	50	98	85,260	—	98	85,260	—
VII. » » 1917 4½ %	139,000	—	93,66	130,187	50	97,75	135,872	50	97,75	135.872	50
VIII. » » 1917 5 %	20,000	—	101,75	20,350	—	101	20,200	—	100	20,000	—
Schweiz. Bundesbahnen A-K . 3½ %	40,000	—	80,11	32,047	50	83,75	33,500	—	83,75	33,500	—
» » Serie I 1910 3½ %	46,500	—	78,21	36,370	75	79,25	36,851	25	79,25	36,851	25
» » 1912/14 . . 4 %	110,000	—	85,82	94,407	50	88	96,800	—	88	96,800	—
» » II. Elektr. 1922 4½ %	105,000	—	98,88	103,825	—	97,25	102,112	50	97,25	102,112	50
» » III. » 1923 4 %	700,000	—	93,06	651,435	50	92,25	645,750	—	92,25	645,750	—
» » IV. » 1924 5 %	70,000	—	98,25	68,775	—	100,7	70,490	—	100	70,000	—
Kanton Bern 1895 . . . . . 3 %	184,500	—	78,35	144,558	50	82,25	151,751	25	82,25	151,751	25
» » 1899 . . . . . 3½ %	9,500	—	72	6,840	—	95,5	9,072	50	95,5	9,072	50
» » 1900 . . . . . 3½ %	40,500	—	74,8	30,294	—	81,75	33,108	75	81,75	33,108	75
» » 1906 . . . . . 3½ %	48,500	—	77,25	37,466	25	81,65	39,600	25	81,65	39,600	25
» » 1911 . . . . . 4 %	138,500	—	86,89	120,346	60	86,5	119,802	50	86,5	119,802	50
» » 1914 . . . . . 4¼ %	50,000	—	87,3	43,650	—	90	45,000	—	90	45,000	—
» » 1915 . . . . . 4¾ %	397,000	—	99,51	395,057	50	99,75	396,007	50	99,75	396,007	50
» » 1919 . . . . . 5 %	300,000	—	97	291,000	—	101,2	303,600	—	100	300,000	—
» » 1923 . . . . . 4½ %	215,000	—	96,66	207,825	—	95,9	206,185	—	95,9	206,185	—
» » 1925 . . . . . 5 %	300,000	—	98	294,000	—	101	303,000	—	100	300,000	—
Hypothekarkasse Kt. Bern 1897 . 3 %	62,000	—	74,33	46,089	20	78,5	48,670	—	78,5	48,670	—
» » » 1905 . 3½ %	40,000	—	79,25	31,700	—	82,2	32,880	—	82,2	32,880	—
» » » 1915 . 4¾ %	120,000	—	99,06	118,875	—	100	120,000	—	100	120,000	—
» » » 1923 . 4½ %	300,000	—	98	294,000	—	95	285,000	—	95	285,000	—
Kanton Neuenburg 1921 . . . 6 %	200,000	—	99	198,000	—	102	204,000	—	100	200,000	—
» » 1924 . . . 5 %	200,000	—	95,5	191,000	—	99	198,000	—	99	198,000	—
Einwohnergemeinde Bern 1910 . 4 %	50,000	—	100,5	50,250	—	84	42,000	—	84	42,000	—
» » 1925 . 5 %	300,000	—	99,10	297,300	—	100,5	301,500	—	100	300,000	—
» Interlaken 1904 3¾ %	156,000	—	98,65	153,894	—	80	124,800	—	80	124,800	—
Bern. Kraftwerke A. G. 1909/12 . 4¼ %	90,000	—	93,28	83,955	—	98,25	88,425	—	98,25	88,425	—
» » » 1916 . 5 %	30,000	—	93,04	27,912	50	100	30,000	—	100	30,000	—
» » » 1919 . 5 %	300,000	—	96,5	289,500	—	100	300,000	—	100	300,000	—
Schuldbriefe (grundpfandversichert) . . 5¾ %	152,000	—	100	152,000	—	—	152,000	—	100	152,000	—
» » . . 5½ %	3,260,000	—	100	3,260,000	—	—	3,260,000	—	100	3,260,000	—
(Durchschnittlicher Ertrag 4,92 % berechnet auf dem Ankaufswert - ohne zukünftige Kursgewinne.)	12,622,000	—		12,320,394	50		12,351,009	—		12,337,819	—

2. Diverse Debitoren:

		Fr.	Ct.
a. Guthaben bei der Kantonalbank von Bern	Fr. 9,896. —		
b. Noch nicht verfallene Zinsen auf Wertschriften	» 145,708. 50		
c. Verschiedene Debitoren	» 4,148. 65	159,753	15
		12,497,572	15
e. Versicherungstechnisches Defizit per 31. Dezember 1926		2,205,538	75
		14,703,110	90

Passiven.

		Fr.	Ct.
1. Schuld bei der Berner Alpenbahn-Gesellschaft B. L. S.		488,704	55
2. Deckungskapital: *a.* Vorhanden	Fr. 12,008,867. 60		
b. Versicherungstechnisches Defizit per 31. Dez. 1926	» 2,205,538. 75	14,214,406	35
		14,703,110	90

V. Mitgliederbestand auf 31. Dezember 1926.

1. Beitragspflichtige Mitglieder 871

2. Unterstützte Mitglieder:

a. vorübergehend unterstützte Mitglieder (Art. 35, Ziffer 1) 10

b. Pensionierte: Invalide (wovon 3 teilweise) 65

Witwen 41

Waisen 55

B. Jahresrechnung und Bilanz der Kranken- und Hilfskasse

für die ständigen Arbeiter der Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon und Bern-Neuenburg-Bahn

auf 31. Dezember 1926.

a. Krankenversicherung.

I. Jahresrechnung

für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 1926.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.				
1. Krankenkassenauflage:				
a. der Mitglieder, Art. 38a	48,471	—		
b. der Gesellschaften, Art. 36a	16,156	60		
2. Ordnungsbussen	82	—		
3. Kapitalzinse	10,454	50		
4. Verschiedene Einnahmen: Kursgewinne (wovon effektive Fr. 107.85) Fr. 1856.75; Unfallrenten etc. » 2761.10	4,617	85		
Total			79,781	95
Ausgaben.				
1. Entschädigung für Lohnausfall (Krankengeld), Art. 13—20	28,574	85		
2. Aerztliche Behandlung, Art. 21—23	8,952	90		
3. Beitrag an die Entbindungskosten, Art. 27	25	—		
4. Spitalverpflegung, Art. 24	1,186	50		
5. Heilmittel, Art. 25	2,952	60		
6. Optische und orthopädische Apparate, Art. 26	633	35		
7. Kuren, Art. 27	96	—		
8. Sterbegeld, Art. 28	—	—		
9. Verschiedene Ausgaben: Steuern	492	75		
Total			42,913	95
Ueberschuss der Einnahmen			36,868	—

II. Bilanz.

	Kurswert in % bei Ankauf	Börsenkurs 31. 12. 26	eingestellt	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Aktiven.							
1. Wertschriften:							
a. Kassascheine:							
Kanton Bern 6 %	100	—	100	10,000	—		
Hypothekarkasse des Kantons Bern 4¾ %	100	—	100	15,000	—		
» » » » 5 %	100	—	100	35,000	—		
Kantonalbank von Bern 4¾ %	100	—	100	2,000	—		
» » » 5½ %	100	—	100	5,000	—		
b. Obligationen.							
Eidg. Anleihe 1922 4 %	97,5	95,25	95,25	9,525	—		
III. Eidg. Mobilisationsanleihe 1915 4½ %	100	96,5	96,5	19,300	—		
Schweiz. Bundesbahnen 1910 3½ %	78,42	79,25	79,25	23,378	75		
Kanton Bern 1915 4¾ %	99,68	99,75	99,75	29,925	—		
» » 1923 4½ %	96,5	95,9	95,9	12,467	—		
» » 1925 5 %	98	101	100	10,000	—		
Hypothekarkasse des Kantons Bern 1915 4¾ %	99,6	100	100	13,000	—		
» » » » 1924 5½ %	100	103	100	50,000	—	234,595	75
2. Verschiedene Debitoren:							
a. Guthaben bei der Kantonalbank von Bern				2,279	—		
b. » » » Berner-Alpenbahn-Gesellschaft B. L. S.				1,227	10		
c. Noch nicht verfallene Zinse auf Wertschriften				2,069	10	5,575	20
Total						240,170	95
Passiven.							
Spezialfonds für ausserordentliche Unterstützungen						* 240,170	95

* Bestand am Anfang des Jahres 1926 . . . Fr. 203,302. 95
Einnahmenüberschuss pro 1926 . . . » 36,868. —
Fr. 240,170. 95
abzüglich: Ausgaben pro 1926, Art. 35 . . . » —. —
Bestand am Ende des Jahres 1926 Fr. 240,170. 95

b. Invaliditäts- und Sterbeversicherung.

I. Jahresrechnung

für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 1926.

Einnahmen.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1. Beiträge:				
a. der Mitglieder, Art. 38 b	12,816	75		
b. der Gesellschaften, Art. 36 b	64,083	75	76,900	50
2. Wiedereintritt, Art. 8, 3.			—	—
3. Verschiedene Einnahmen:				
Kapitalzinse	42,159	80		
Kursgewinne (buchmässige)	8,786	—	50,945	80
Total			127,846	30

Ausgaben.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1. Invalidenpensionen, Art. 34	1,241	—		
2. Einmalige Abfindungen, Art. 31	—	—		
3. Rückzahlungen an ausgetretene Mitglieder, Art. 8 und 9	624	25		
4. Uebertrag der Gesellschaftsbeiträge für Mitglieder, welche zur Pensions- und Hilfskasse übergetreten sind, Art. 9	154	—		
5. Verschiedene Ausgaben: Steuern Fr. 3627.— abzüglich Rückbuchung früherer Reservestellung » 3245.10	381	90		
Total			2,401	15
Ueberschuss der Einnahmen			125,445	15

II. Kapitalrechnung.

	Fr.	Cts.
1. Reservebestand am Anfang des Jahres 1926	814,151	80
2. Zuzüglich **Einnahmenüberschuss pro 1926**	125,445	15
3. Reservebestand am Ende des Jahres 1926	939,596	95

III. Bilanz.

Aktiven.

	Kurswert in % bei Ankauf	Börsenkurs 31. 12. 26	eingestellt	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1. Wertschriften:							
a. Kassascheine.							
Kanton Bern 6 %	100	—	100	130,000	—		
Hypothekarkasse des Kantons Bern $4^3/_4$ %	100	—	100	60,000	—		
» » » » 5 %	100	—	100	75,000	—		
Kantonalbank von Bern $4^3/_4$ %	100	—	100	9,000	—		
» » » $5^1/_2$ %	100	—	100	20,000	—		
b. Obligationen.							
Eidg. Anleihe 1922 4 %	95,92	95,25	95,25	72,390	—		
VII. Eidg. Mobilisationsanleihe 1917 $4^1/_2$ %	97	97,75	97,75	35,190	—		
VIII. » » » 5 %	102,15	101	100	20,000	—		
Schweiz. Bundesbahnen 1912/14 4 %	84,1	88	88	35,200	—		
» » III. Elektr. 1923 4 %	94,5	92,25	92,25	55,350	—		
Kanton Bern 1915 $4^3/_4$ %	99,63	99,75	99,75	45,885	—		
» » 1923 $4^1/_2$ %	96,5	95,9	95,9	153,440	—		
» » 1925 5 %	98	101	100	50,000	—		
Hypothekarkasse des Kantons Bern 1915 $4^3/_4$ %	99,68	100	100	29,000	—		
» » » » 1924 $5^1/_2$ %	100	103	100	115,000	—		
Kanton Neuenburg 1924 5 %	95,5	99	99	9,900	—	915,355	—
2. Verschiedene Debitoren:							
a. Guthaben bei der Kantonalbank von Bern				5,154	50		
b. Guthaben bei der Berner Alpenbahn-Gesellschaft B. L. S.				10,575	70		
c. Noch nicht verfallene Zinse auf Wertschriften				8,511	75	24,241	95
Total						939,596	95

Passiven.

	Fr.	Cts.
Deckungskapital	939,596	95

Die Hilfskasse zählt auf 31. Dezember 1926: 313 Mitglieder.

C.

Verkehrsstatistische Tabellen
1926

über den

Bahnbetrieb.

Tabellen 1—12.

1. Verkehr und Einnahmen nach den einzelnen Rechnungsrubriken.

I. Personentransport.	Transportquantitäten				Einnahmen			
	1925		1926		1925		1926	
a) Zur gewöhnlichen Taxe.	Personen	%	Personen	%	Fr.	%	Fr.	%
Einfache Fahrt I. Klasse . . .	9,465	0,34	9,370	0,37	75,228. 84	1,76	76,839. 36	1,91
» » II. »	54,468	1,94	46,718	1,85	268,946. 55	6,30	249,407. 32	6,19
» » III. »	437,633	15,61	376,896	14,88	1,039,399. 91	24,37	959,604. 20	23,88
b) Zu ermässigten Taxen.								
Hin- und Rückfahrt I. Klasse . .	4,506	0,16	11,733	0,46	20,569. 57	0,48	44,485. 76	1,10
» » » II. » . .	41,564	1,48	50,774	2,00	115,028. 59	2,70	133,690. 32	3,32
» » » III. » . .	851,364	30,37	814,972	32,18	1,067,765. 89	25,03	1,020,921. 85	25,35
Sonntagsbillette II. Klasse . . .	525	0,02	610	0,02	1,656. 36	0,04	1,788. 20	0,04
» III. » . . .	19,226	0,69	26,465	1,04	31,681. 42	0,74	39,709. 37	0,99
Sportbillette II. » . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
» III. » . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
Gesellsch.- u. Schulfahrtsbillette I. Kl.	1,598	0,06	759	0,03	9,290. 90	0,22	4,665. 74	0,12
» » » II. »	16,160	0,58	13,463	0,53	83,844. 90	1,97	51,617. 90	1,28
» » » III. »	146,687	5,23	130,785	5,16	242,329. 83	5,68	206,463. 75	5,13
Rundfahrtbillette I. Klasse . . .	9,600	0,34	5,983	0,24	38,308. 31	0,90	22,820. 89	0,57
» II. » . . .	35,390	1,26	29,066	1,15	97,143. 86	2,28	89,644. 74	2,23
» III. » . . .	38,324	1,37	36,648	1,45	104,359. 87	2,45	110,766. 96	2,75
Kombinierbare Rundreisebill. I. Kl.	8,212	0,29	7,420	0,29	31,701. 35	0,74	26,880. 62	0,67
» » II. »	36,905	1,32	34,052	1,35	123,366. 05	2,89	102,844. 55	2,55
» » III. »	91,982	3,28	89,150	3,52	229,064. 24	5,37	206,401. 07	5,12
Reiseunternehmerbillette I. Kl. .	16,948	0,60	21,335	0,84	77,612. 02	1,82	93,576. 47	2,32
» II. » .	44,173	1,58	42,660	1,69	154,244. 73	3,62	151,328. 86	3,76
» III. » .	20,470	0,73	19,940	0,79	57,797. 47	1,36	60.988. 10	1,51
Abonnementsbillette II. Klasse . .	1,516	0,05	422	0,02	613. 03	0,01	130. 35	—
» III. » . .	730,458	26,06	579,380	22,88	132,100. 86	3,10	108,925. 42	2,70
Generalabonnemente I. Klasse . .	179	0,01	224	0,01	802. 78	0,02	1,139. 40	0,03
» II. » . .	24,362	0,87	22,001	0,87	72,667. 52	1,70	73,589. 31	1,83
» III. » . .	64,308	2,29	57,048	2,25	119,279. 19	2,80	119,167. 97	2,96
Militär- und Polizeitransporte III. Kl.	8,261	0,30	6,842	0,27	15,331. 11	0,36	17,838. 01	0,44
Beamtenbillette I. Klasse . . .	479	0,02	581	0,02	811 .88	0,02	886. 55	0,02
» II. » . . .	5,137	0,18	5,786	0,23	4,353. 08	0,10	4,811. 93	0,12
» III. » . . .	83,092	2,97	91,499	3,61	43,070. 22	1,01	46,589. 15	1,16
Gemeinschaft S. B. B./B. L. S. Thun-Scherzligen.	—	—	—	—	7,329. 70	0,17	—	—
Total	2,802,992	100,00	2,532,582	100,00	4,265,700. 03	100,00	4,027,524. 12	100,00
Rekapitulation nach Klassen								
I. Klasse	50,987	1,82	57,405	2,27	254,325. 65	5,96	271,294. 79	6,74
II. »	260,200	9,28	245,552	9,69	921,864. 67	21,61	858,853. 48	21,32
III. »	2,491,805	88,90	2,229,625	88,04	3,089,509. 71	72,43	2,897,375. 85	71,94
Total	2,802,992	100,00	2,532,582	100,00	4,265,700. 03	100,00	4,027,524. 12	100,00

	Transportquantitäten				Einnahmen			
	1925		1926		1925		1926	
	Tonnen	%	Tonnen	%	Fr.	%	Fr.	%
II. Gepäcktransport	9,026	—	8,247	—	312,457. 35	95,58	287,905. 26	95,44
Nebengebühren	—	—	—	—	14,458. 20	4,42	13,757. 50	4,56
Total	9,026	—	8,247	—	326,915. 55	100,00	301,662. 76	100,00
III. Tiertransport.	Stück		Stück					
I. Klasse	5,967	10,73	4,595	8,93				
II. »	29,135	52,37	28,851	56,05	187,749. 06	97,07	170,477. 89	96,93
III. »	11,887	21,36	13,749	26,71				
IV. »	6,646	15,54	4,280	8,31				
Nebengebühren	—	—	—	—	5,673. 47	2,93	5,399. —	3,07
Total	55,635	100,00	51,475	100,00	193,422. 53	100,00	175,876. 89	100,00
IV. Gütertransport.	Tonnen		Tonnen					
Eilgut	4,344	0,23	3,762	0,20				
Stückgutklasse 1	30,972	1,63	29,858	1,61				
» 2	25,052	1,31	24,352	1,31				
Wagenladungsklasse A	15,268	0,80	13,448	0,73				
» B	48,217	2,53	37,877	2,04				
» Spezialtarif Ia	6,478	0,34	5,466	0,30	4,528,542.07	96,70	5,033,714. 37	97,66
» » Ib	15,223	0,80	11,859	0,64				
» » IIa	3,618	0,19	3,195	0,17				
» » IIb	40,179	2,11	36,074	1,94				
» » IIIa	6,981	0,37	6,358	0,34				
» » IIIb	55,791	2,98	48,337	2,60				
Ausnahmetarife	1,651,939	86,76	1,635,947	88,12				
Nebengebühren	—	—	—	—	154,339. 36	3,30	120,374. 04	2,34
Total	1,904,062	100,00	1,856,533	100,00	4,682,881. 43	100,00	5,154,088. 41	100,00
V. Posttransporte.	4,645	—	5,654	—	163,082. 95	—	230,917. 80	—
VI. Verschiedene Einnahmen	—	—	—	—	627,598. 34	—	544,604. 32	—
Gesamt-Einnahmen	—	—	—	—	10,259,600. 83	—	10,434,674. 30	—

2. Durchschnittsergebnisse des Verkehrs und der Einnahmen.

Betriebslänge 118 Kilometer.	1925	1926
A. Verkehr.		
Personentransport.		
Gesamtzahl der Reisenden im ganzen	2,802,992	2,532,582
» » » per Bahnkilometer	23,754	21,463
Personenkilometer I. Klasse	1,290,394	1,347,658
» II. »	7,195,075	6,578,538
» III. »	41,112,676	37,666,809
» im ganzen	49,598,145	45,593,005
» per Bahnkilometer	420,323	386,381
» per Zugskilometer	52,61	46,45
» per Achsenkilometer	4,12	3,72
Mittlere Ausnützung der Sitzplätze %	24,67	22,41
Jeder Reisende hat im Durchschnitt befahren km	17,69	18,00
Gepäck-, Tier- und Gütertransport.		
Gepäcktransport.		
Gepäck Tonnen	9,026	8,247
» %	0,47	0,44
Tiertransport.		
Tiere Stückzahl	55,635	51,475
» Gewicht in Tonnen	11,765	11,188
» %	0,61	0,59
Gütertransport.		
Güter aller Art Tonnen	1,904,062	1,856,533
» » » %	98,68	98,67
Gesamtgewicht aller Güter inkl. Gepäck		
» Tiere und Post im ganzen Tonnen	1,929,498	1,881,622
» per Bahnkilometer	16,352	15,946
Posttransport.		
Poststücke über 5 kg Tonnen	4,645	5,654
» über 5 kg %	0,24	0,30
Gepäcktonnenkilometer	225,253	207,708
Tiertonnenkilometer	246,806	245,332
Gütertonnenkilometer	82,546,173	83,123,184
Posttonnenkilometer	139,143	173,167
Tonnenkilometer im ganzen	83,157,375	83,749,391
» per Bahnkilometer	704,724	709,741
» per Zugskilometer	61,69	59,11
» per Achsenkilometer	3,43	3,14
Mittlere Ausnützung der Tragkraft %	53,59	49,06
Jede Tonne hat im Durchschnitt befahren km	43,10	44,51

B. Betriebseinnahmen.

		1925	1926
Personentransport.			
Ertrag des Personentransportes im ganzen	Fr.	4,265,700	4,027,524
» » » per Bahnkilometer	»	36,150	34,132
» » » per Zugskilometer	»	4,52	4,10
» » » per Achsenkilometer	Cts.	35,43	32,89
» » » per Reisenden	Fr.	1,52	1,59
» » » per Reisenden und Kilometer	Cts.	8,60	8,83
» » » in Prozenten der gesamten Transporteinnahmen	%	44,29	40,72
Gepäck-, Tier- und Gütertransport.			
Ertrag des Gepäcktransportes im ganzen	Fr.	326,916	301,663
» » » in Prozenten	%	6,09	5,15
» » » per Tonne	Fr.	36,22	36,58
» » » per Tonne und Kilometer	Cts.	145,13	122,96
» » » per 100 Fr. Personeneinnahmen	Fr.	7,66	7,49
Ertrag des Tiertransportes im ganzen	»	193,423	175,877
» » » in Prozenten	%	3,61	3,00
» » » per Stück		3,48	3,42
» » » per Tonne und Kilometer	Cts.	78,37	71,69
Ertrag des Gütertransportes im ganzen	Fr.	4,682,881	5,154,088
» » » in Prozenten	%	87,26	87,91
» » » per Tonne	Fr.	2,46	2,78
» » » per Tonne und Kilometer	Cts.	5,67	6,20
Ertrag des Posttransportes im ganzen	Fr.	163,083	230,918
» » » in Prozenten	%	3,04	3,94
» » » per Tonne	Fr.	35,11	40,84
Gesamtertrag (Gepäck, Tiere, Güter und Post) im ganzen	»	5,366,303	5,862,546
» » » » » » per Bahnkilometer	»	45,477	49,683
» » » » per Zugskilometer	»	3,98	4,14
» » » » per Achsenkilometer	Cts.	22,14	22,00
» » » » per Tonne und Kilometer	»	6,45	7,00
» » » » in Prozenten der gesamten Transporteinnahmen	%	55,71	59,28
Total der Transporteinnahmen im ganzen	Fr.	9,632,003	9,890,070
» » » per Bahnkilometer	»	81,627	83,814
» » » Zugskilometer	»	7,15	6,98
» » » per Achsenkilometer	Cts.	26,55	25,43
« » » in Prozenten der Gesamteinnahmen	%	93,88	94,78
Pachtzinse- und Mietzinse		366,564	342,472
Ertrag von Hilfsgeschäften		213,037	184,481
Sonstige Einnahmen		47,997	17,651
Verschiedene Einnahmen im ganzen	Fr.	627,598	544,604
» » per Bahnkilometer	»	5,319	4,615
» » in Prozenten der Gesamteinnahmen	%	6,12	5,22
Gesamteinnahmen im ganzen	Fr.	10,259,601	10,434,674
» per Bahnkilometer	»	86,946	88,429
» per Zugskilometer	»	7,61	7,36
» per Achsenkilometer	Cts.	28,28	26,83

3. Verkehr und Einnahmen nach den Monaten.

Transportquantitäten

Monate	Personen	Gepäck	Tiere	Güter														
	Zahl	Tonnen	Stück	Eilgut	Stückgut		A	B	Spezial-Tarife						Ausnahme-Tarife	Posttransporte über 5 kg	Total	Dienstgüter
					1	2			I a	I b	II a	II b	III a	III b				
				Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
Januar	154,451	743	2,676	245	2,089	1,516	1,033	2,552	422	1,263	129	2,766	406	3,650	103,878	—	119,949	—
Februar	103,451	414	2,467	242	2,155	1,744	1,040	2,378	425	906	219	2,684	451	3,071	125,653	—	140,968	—
März	126,296	403	3,337	317	2,590	2,318	1,273	2,900	540	908	305	2,626	766	3,173	117,078	800	135,594	—
April	179,402	424	3,064	329	2,592	2,213	907	2,842	371	1,125	237	4,045	808	3,303	109,491	—	128,263	—
Mai	222,308	537	4,698	348	2,681	2,150	1,043	2,496	346	986	318	3,400	558	3,753	115,547	—	133,626	—
Juni	197,034	681	5,490	337	2,734	2,050	979	3,095	570	869	219	2,640	608	3,849	136,330	800	155,080	—
Juli	438,297	1,419	1,623	400	2,584	2,013	1,241	3,663	520	954	326	3,353	388	3,095	140,121	—	158,658	—
August	437,172	1,663	4,133	366	2,366	1,938	1,371	3,902	550	1,646	360	2,462	413	3,053	168,868	—	187,295	—
September	238,136	640	7,274	299	2,480	2,132	1,151	38,76	351	700	316	2,587	447	3,212	153,618	800	171,969	—
Oktober	192,006	494	8,239	298	2,573	2,408	1,315	3,507	447	939	317	3,184	767	5,903	141,706	—	163,364	—
November	115,335	225	4,980	253	2,537	2,084	1,098	3,520	464	903	265	2,871	456	7,420	159,980	—	181,851	764
Dezember	128,694	604	3,494	328	2,477	1,786	997	3,146	460	660	184	3,456	290	4,855	163,677	3,254	185,570	507
Total	2,532.582	8,247	51,475	3,762	29,858	24,352	13,448	37,877	5,466	11,859	3,195	36,074	6,358	48,337	1,635,947	5,654	1,862,187	1,271

Einnahmen

Monate	Personen		Gepäck		Tiere		Güter		Posttransporte Stücke über 5 kg		Verschied. Einnahmen		TOTAL		Einnahmen p. Bahnkm	
	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.
Januar	245,577	64	26,899	11	8,779	50	313,904	75	—	—	30,103	30	625,264	30	5,298	85
Februar	164,487	59	14,979	40	9,481	92	432,968	87	—	—	7,068	70	628,986	48	5,330	39
März	200,810	75	14,609	23	12,296	70	459,238	51	30,000	—	10,865	15	727,820	34	6,167	99
April	285,249	07	15,348	37	15,389	22	381,177	62	—	—	13,883	89	711,048	17	6,025	83
Mai	353,470	35	19,447	08	15,107	14	371,508	49	—	—	15,438	58	774,971	64	6,567	55
Juni	313,283	89	24,655	82	11,061	54	376,701	64	30,000	—	28,357	07	784,059	96	6,644	57
Juli	696,892	86	51,407	91	7,106	49	522,674	71	—	—	22,117	94	1,300,199	91	11,018	64
August	695,104	29	60,237	06	11,024	07	470,521	03	—	—	14,993	54	1,251,879	99	10,609	15
September	378,636	05	23,201	85	27,105	10	500,630	27	35,000	—	15,141	37	979,714	64	8,302	67
Oktober	305,289	68	17,910	29	29,960	36	316,599	50	—	—	16,054	74	685,814	57	5,811	99
November	183,383	58	11,803	49	18,191	73	482,220	21	—	—	20,727	69	716,326	70	6,070	56
Dezember	205,338	37	21,163	15	10,373	12	525,942	81	135,917	80	349,852	35	1,248,587	60	10,581	25
Total	4,027,524	12	301,662	76	175,876	89	5,154,088	41	230,917	80	544,604	32	10,434,674	30	88,429	44
Gegenüber 1925: Mehr	—	—	—	—	—	—	471,206	98	67,834	85	—	—	175,073	47	1,483	67
Weniger	238,175	91	25,252	79	17,545	64	—	—	—	—	82,994	02	—	—	—	—

4. Verkehr nach Entfernungen.

Distanzen	Personen				Personenkilometer				Gepäck		Tiere			Güter	
	I.	II.	III.	Total	I.	II.	III.	Total	Tonnen	Tonnen-Kilom.	Stück	Tonnen	Tonnen-Kilom.	Tonnen	Tonnen-kilometer
km															
1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	8,349	26,799	139,942	175,090	16,698	53,598	279,884	350,180	273	546	55	2	4	2,942	5,884
3	15	1,075	218,245	219,335	45	3,225	654,735	658,005	184	552	133	41	123	3,257	9,771
4	2	89	102,001	102,092	8	356	408,004	408,368	56	224	995	248	992	4,560	18,240
5	6	205	89,239	89,450	30	1,025	446,195	447,250	14	70	11	—	—	676	3,380
6	20	615	76,150	76,785	120	3,690	456,900	460,710	43	258	77	7	42	2,328	13,968
7	6	467	44,476	44,949	42	3,269	311,332	314,643	19	133	327	77	539	432	3,024
8	—	87	26,960	27,047	—	696	215,680	216,376	15	120	33	2	16	332	2,656
9	110	423	42,326	42,859	990	3,807	380,934	385,731	41	369	158	20	180	396	3,564
10	3,555	18,552	255,172	277,279	35,550	185,520	2,551,720	2,772,790	986	9,860	16,192	4,016	40,160	49,074	490,740
11	15	677	188,985	189,677	165	7,447	2,078,835	2,086,447	150	1,650	207	61	671	6,228	68,508
12	—	34	7,734	7,768	—	408	92,808	93,216	18	216	27	2	24	99	1,188
13	19,837	67,008	250,906	337,751	257,881	871,104	3,261,778	4,390,763	2,212	28,756	13,820	2,752	35,776	846,893	11,009,609
14	981	4,026	35,667	40,674	13,734	56,364	499,338	569,436	65	910	213	51	714	367	5,138
15	—	27	7,846	7,873	—	405	117,690	118,095	7	105	28	3	45	154	2,310
16	—	45	6,067	6,112	—	720	97,072	97,792	16	256	248	46	736	187	2,992
17	5,531	17,530	82,302	105,363	94,027	298,010	1,399,134	1,791,171	135	2,295	791	115	1,955	1,962	33,354
18	469	2,378	29,396	32,243	8,442	42,804	529,128	580,374	24	432	125	25	450	171	3,078
19	1,098	6,053	61,051	68,202	20,862	115,007	1,159,969	1,295,838	246	4,674	1,956	504	9,576	19,293	366,567
20	—	2	558	560	—	40	11,160	11,200	1	20	3	—	—	14,972	299,440
21	—	23	3,277	3,300	—	483	68,817	69,300	6	126	53	9	189	432	9,072
22	—	50	3,084	3,134	—	1100	67,848	68,948	15	330	35	7	154	6,685	147,070
23	—	78	5,632	5,710	—	1,794	129,536	131,330	5	115	155	34	782	394	9,062
24	710	3,191	61,869	65,770	17,040	76,584	1,484,856	1,578,480	429	10,296	2,951	720	17,280	20,612	494,688
25	—	76	4,262	4,338	—	1,900	106,550	108,450	4	100	96	25	625	225	5,625
26	—	65	6,502	6,567	—	1,690	169,052	170,742	8	208	101	12	312	451	11,726
27	4,877	21,247	154,099	180,223	131,679	573,669	4,160,673	4,866,021	752	20,304	3,353	773	20,871	25,878	698,706
28	3,475	16,710	94,008	114,193	97,300	467,880	2,632,224	3,197,404	1,265	35,420	1,288	223	6,244	19,476	545,328
29	—	—	31	31	—	—	899	899	—	—	—	—	—	—	—
30	4	64	4,589	4,657	120	1,920	137,670	139,710	14	420	175	47	1,410	2,058	61,740
31	—	66	3,609	3,675	—	2,046	111,879	113,925	31	961	91	11	341	1,336	41,416
32	31	700	14,301	15,032	992	22,400	457,632	481,024	40	1,280	32	4	128	397	12,704
33	—	12	2,254	2,266	—	396	74,382	74,778	5	165	861	31	1,023	442	14,586
34	—	—	148	148	—	—	5,032	5,032	—	—	26	8	272	9	306
35	172	16,300	42,534	59,006	6,020	570,500	1,488,690	2,065,210	1	35	31	8	280	17	595
36	—	5	252	257	—	180	9,072	9,252	1	36	11	3	108	2	72
37	—	—	6	6	—	—	222	222	—	—	4	1	37	—	—
38	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
39	—	12	985	997	—	468	38,415	38,883	1	39	30	5	195	92	3,588
41	—	36	557	593	—	1,476	22,837	24,313	1	41	20	4	164	29	1,189
42	224	2,363	30,549	33,136	9,408	99,246	1,283,058	1,391,712	173	7,266	562	32	1,344	1,775	74,550
43	270	1,604	7,808	9,682	11,610	68,972	335,744	416,326	83	3,569	226	60	2,580	148	6,364
44	—	6	120	126	—	264	5,280	5,544	—	—	2	1	44	155	6,820
45	—	—	5	5	—	—	225	225	—	—	—	—	—	—	—
46	—	—	4	4	—	—	184	184	—	—	—	—	—	—	—
48	18	324	3,806	4,148	864	15,552	182,688	199,104	8	384	15	5	240	84	4,032

49	—	3	590	593	—	147	28,910	29,057	—	—	1	—	—	6	294
50	22	188	1,678	1,888	1,100	9,400	83,900	94,400	20	1,000	4	—	—	8	400
51	—	—	9	9	—	—	459	459	—	—	—	—	—	—	—
52	—	2	159	161	—	104	8,268	8,372	1	52	2	—	—	15	780
53	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
54	—	—	27	27	—	—	1,458	1,458	—	—	2	—	—	—	—
55	—	—	67	67	—	—	3,685	3,685	—	—	1	—	—	25	1,375
56	—	—	4	4	—	—	224	224	—	—	34	3	168	—	—
57	—	—	87	87	—	—	4,959	4,959	—	—	40	11	627	348	19,836
58	—	—	2	2	—	—	116	116	—	—	—	—	—	—	—
59	—	46	4,252	4,298	—	2,714	250,868	253,582	4	236	99	16	944	476	28,084
60	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
61	14	230	1,398	1,642	854	14,030	85,278	100,162	19	1,159	44	11	671	13,297	811,117
62	—	—	91	91	—	—	5,642	5,642	—	—	—	—	—	—	—
63	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
64	—	—	2	2	—	—	128	128	—	—	—	—	—	—	—
65	—	9	881	890	—	585	57,265	57,850	1	65	35	9	585	4,250	276,250
66	—	23	294	317	—	1,518	19,404	20,922	1	66	35	11	726	44	2,904
67	—	—	353	353	—	—	23,651	23,651	1	67	—	—	—	84	5,628
68	—	—	65	65	—	—	4,420	4,420	—	—	—	—	—	—	—
69	—	—	162	162	—	—	11,178	11,178	—	—	14	4	276	—	—
70	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
71	—	—	15	15	—	—	1,065	1,065	—	—	—	—	—	—	—
72	—	—	307	307	—	—	22,104	22,104	—	—	22	4	238	31	2,232
73	—	—	63	63	—	—	4,599	4,599	—	—	—	—	—	43	3,139
74	2,101	7,586	17,684	27,371	155,474	561,364	1,308,616	2,025,454	43	3,182	36	12	888	1,436	106,264
75	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
76	—	—	6	6	—	—	456	456	—	—	—	—	—	—	—
77	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
78	—	—	106	106	—	—	8,268	8,268	—	—	20	2	156	1	78
79	—	—	8	8	—	—	632	632	—	—	—	—	—	—	—
80	—	—	47	47	—	—	3,760	3,760	—	—	—	—	—	—	—
81	—	—	164	164	—	—	13,284	13,284	—	—	59	6	486	1,249	101,169
82	—	—	1	1	—	—	82	82	—	—	—	—	—	—	—
83	—	1	17	18	—	83	1,411	1,494	—	—	—	—	—	37	3,071
84	4,828	23,028	82,028	109,884	405,552	1,934,352	6,890,352	9,230,256	650	54,600	5,463	1,085	91,140	790,148	66,372,432
86	—	—	4	4	—	—	344	344	—	—	—	—	—	—	—
87	—	1	15	16	—	87	1,305	1,392	—	—	—	—	—	4,505	391,935
88	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
91	397	2,542	4,801	7,740	36,127	231,322	436,891	704,340	70	6,370	24	8	728	4,542	413,322
93	268	2,869	4,857	7,994	24,924	266,817	451,701	743,442	90	8,370	23	11	1,023	868	80,724
95	—	—	67	67	—	—	6,365	6,365	—	—	—	—	—	100	9,500
	57,405	245,552	2,229,625	2,532,582	1,347,658	6,578,538	37,666,809	45,593,005	8,247	207,708	51,475	11,188	245,332	1,856,533	83,123,184

Posttonnen	Posttonnen-km
5,654	173,167

5. Ausscheidung des Verkehrs.

	Personentransport			Gepäcktransport			Viehtransport			Gütertransport exkl. Posttransporte			Total Einnahmen		%
	Anzahl	Ertrag		Tonnen	Ertrag		Stück	Ertrag		Tonnen	Ertrag		Ertrag		
		Fr.	Cts.		Fr.	Cts.		Fr.	Cts.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	
A. Lokalverkehr	708,971	501,165	58	450	31,911	10	2,103	14,217	55	10,366	203,185	68	750,479	91	7,77
B. Direkter Verkehr	1,020,991	1,370,063	10	3,379	123,874	13	18,381	91,685	64	180,849	1,229,395	51	2,815,018	38	29,14
C. Transitverkehr	508,790	1,320,379	07	4,418	145,877	53	30,991	69,973	70	1,665,318	3,721,507	22	5,257,737	52	54,43
D. Generalabonnemente	79,273	193,896	68	—	—	—	—	—	—	—	—	—	193,896	68	2,01
E. Reiseunternehmerbillette	83,935	305,893	45	—	—	—	—	—	—	—	—	—	305,893	45	3,17
F. Schweiz. u. Internat. kombinierte Rundreisebillette	130,622	336,126	24	—	—	—	—	—	—	—	—	—	336,126	24	3,48
TOTAL	2,532,582	4,027,524	12	8,247	301,662	76	51,475	175,876	89	1,856,533	5,154,088	41	9,659,152	18	100,00

Ausscheidung des Transitverkehrs nach den verschiedenen Transitstrecken.

Transitstrecken.	Anzahl	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Stück	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	%
Thun tr.-Spiez tr.	79,822	82,151	03	592	7,367	48	15,097	24,795	15	36,958	69,877	07	184,190	73	3,50
Thun tr.-Interlaken Ost tr.	81,575	213,758	44	1,080	38,577	70	1,055	6,165	03	12,859	99,152	86	357,654	03	6,80
Thun tr.-Mülenen tr.	2,115	2,466	28	—	—	46	—	—	—	—	—	—	2,466	74	0,05
Thun tr.-Brig tr.	64,374	507,307	04	559	53,165	23	3,378	13,455	60	776,046	2,534,773	98	3,108,701	85	59,18
Spiez tr.-Interlaken Ost tr.	8,628	18,551	51	53	1,297	83	51	215	48	684	2,240	—	22,304	82	0,43
Spiez tr.-Mülenen tr.	336	149	67	—	—	—	—	—	—	—	—	—	149	67	—
Spiez tr.-Brig tr.	327	2,455	32	8	723	39	15	231	05	1,028	9,800	77	13,210	53	0,25
Interlaken Bhf. tr.-Interl. Ost tr.	29,426	5,835	15	34	124	63	—	—	—	3	6	24	5,966	02	0,11
Interlaken Ost tr.-Brig tr.	5,213	49,362	78	44	4,536	10	2	382	70	617	10 ,355	56	64,637	14	1,23
Interlaken Ost tr-Mülenen tr.	2	4	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	10	—
Münster tr.-Lengnau tr.	236,972	438,337	75	2,048	40,084	71	11,393	24,728	69	837,123	995,300	74	1,498,451	89	28,50
Total	508,790	1,320,379	07	4,418	145,877	53	30,991	69,973	70	1,665,318	3,721,507	22	5,257,737	52	100,00

6. Chronologische Uebersicht des Verkehrs und der Einnahmen.

Betriebsjahr	Verkehr				Transporteinnahmen														Verschiedene Einnahmen			
	Personen	Gepäck	Tiere	Güter	Personen		Gepäck		Tiere		Güter		Total		Per Kilometer		Mehr- oder Minder-Einnahmen		Im ganzen		Per Kilometer	
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1893	178,469	1,537	6,310	22,840	156,073	80	19,211	75	7,414	88	69,736	87	252,437	30	8,143	14	—	—	5,966	99	192	48
1894	293,030	2,360	10,593	44,547	221,251	09	26,794	29	11,246	88	116,856	68	376,148	94	12,133	84	+ 123,711	64	9,783	61	315	59
1895	336,222	2,739	12,333	47,049	263,367	62	31,613	29	11,961	87	122,092	71	429,035	49	13,839	85	+ 52,886	55	11,127	28	358	94
1896	319,999	2,654	12,516	55,636	284,188	91	35,084	86	13,793	71	153,583	30	486,650	78	15,698	41	+ 57,615	29	13,478	78	434	80
1897	389,402	2,754	18,189	82,390	327,570	06	39,147	82	19,762	71	198,762	38	585,242	97	18,878	80	+ 98,592	19	15,675	85	505	67
1898	444,550	3,107	21,559	80,431	354,124	36	40,852	21	21,469	08	195,470	79	611,916	44	19,739	24	+ 26,673	47	14,208	93	458	35
1899	535,379	3,642	21,707	85,777	399,374	81	47,358	98	23,212	41	208,282	10	678,228	30	21,878	33	+ 66,311	86	17,971	11	579	71
1900	458,222	3,101	22,202	71,977	383,654	84	50,265	30	25,255	11	209,937	09	669,112	34	21,584	23	— 9,115	96	16,183	66	522	05
1901	585,437	3,550	27,047	86,076	454,731	20	56,368	30	30,845	58	244,845	64	786,790	72	17,484	23	+ 117,677	38	54,730	93	1,216	24
1902	684,647	4,013	34,358	113,709	523,200	63	63,203	06	37,383	35	300,693	58	924,480	62	20,544	01	+ 137,689	90	78,992	04	1,755	38
1903	762,800	4,417	35,506	126,714	579,977	24	65,403	01	36,757	76	325,371	96	1,007,509	97	22,389	11	+ 83,029	35	76,380	48	1,697	34
1904	780,525	4,778	36,258	141,614	590,635	65	71,420	71	35,333	47	364,160	91	1,061,550	74	23,590	01	+ 54,040	77	78,204	65	1,737	88
1905	859,911	5,391	39,691	159,852	647,668	36	80,066	51	39,820	71	402,667	57	1,170,223	15	26,004	95	+ 108,672	41	78,041	56	1,734	26
1906	978,476	5.911	41,272	184,453	717,525	03	86,337	24	41,746	65	457,490	16	1,303,099	08	28,957	75	+ 132,875	93	81,712	80	1,815	84
1907	1,068,171	6,335	39,393	242,120	772,592	49	91,783	45	42,363	21	557,586	50	1,464,325	65	32,540	57	+ 161,226	57	89,382	30	1,986	27
1908	1,099,960	6,467	40,081	224,308	798,391	63	92,869	61	42,859	41	527,299	21	1,461,419	86	32,475	99	— 2,905	79	86,800	94	1,928	91
1909	1,110,812	6,832	39,627	218,017	795,549	53	99,452	70	42,775	60	517,961	84	1,455,739	67	32,349	77	— 5,679	19	95,947	47	2,132	17
1910	1,196,422	7,058	44,596	238,287	861,489	58	103,397	43	48,506	64	556,220	75	1,569,614	40	34,880	32	+ 113,874	73	89,024	12	1,978	31
1911	1,314,009	8,007	39,176	246,032	935,716	68	116,788	63	46,406	78	580,433	81	1,679,345	90	37,318	79	+ 109,731	50	77,716	58	1,727	03
1912	1,317,178	8,005	42,304	291,237	938,252	55	117,703	60	46,748	59	646,352	93	1,749,057	67	38,867	94	+ 69,711	77	85,420	88	1,898	24
1913	1,656,800	7,786	36,544	322,935	1,860,352	20	182,996	07	58,093	71	1,145,150	98	3,246,492	96	44,472	50	+1,497,435	29	147,956	28	2,026	80
1914	1,242,347	6,222	39,860	432,995	1,705,677	58	143,326	89	74,319	88	1,707,395	43	3,630,719	78	34,578	28	+ 384,226	82	198,758	48	1,892	94
1915	851,294	3,208	44,007	879,612	872,071	25	61,659	24	80,524	08	2,523,510	84	3,537,765	41	32,757	08	— 92,954	37	211,105	69	1,954	68
1916	1,442,084	4,854	71,669	1,446,554	1,257,536	53	86,305	63	116,247	40	2,571,017	28	4,031,106	84	34,161	92	+ 493,341	43	324,786	56	2,752	43
1917	1,617,048	5,525	65,914	1,175,625	1,447,542	33	108,521	82	123,472	86	2,363,329	27	4,042,866	28	34,261	57	+ 11,759	44	386,365	35	3,274	28
1918	1,513,691	5,101	75,226	1,230,327	1,570,841	78	127,424	93	182,586	37	2,411,291	60	5,292,144	68	44,848	68	+1,249,278	40	432,531	80	3,665	52
1919	1,725,304	5,351	38,932	1,262,034	2,223,810	28	184,193	33	168,080	13	6,043,715	88	8,619,799	62	73,049	14	+3,327,644	94	544.370	62	4,613	31
1920	1,950,079	6,136	32,976	1,680,106	2,774,403	21	229,795	85	149,435	66	8,453,061	07	11,606,695	79	98 361	82	+2,986,896	17	669,555	99	5,674	20
1921	1,820,548	6,043	35,400	1,463,177	3,016,750	50	252,525	46	163,661	64	8,618,798	96	12,051,736	56	102,133	36	+ 445,030	77	530.327	44	4.494	30
1922	1,884,139	5,894	49,955	1,203,646	2,938,225	70	241,119	26	183,854	15	5,681,913	34	9,045,112	45	76,653	49	—3,006,624	11	521,990	31	4.423	65
1923	2,336,907	6,982	52,160	1,116,298	3,446,623	97	267,059	08	194,685	61	4,854,598	89	8,762,967	55	74,262	43	— 282,144	90	431,037	53	3.652	86
1924	2,736,115	8,424	58,082	1,618,761	3,764.241	62	313,408	36	204,429	98	6,133,618	15	10,415,698	11	88,268	63	+1,652,730	56	516.221	87	4.374	76
1925	2,802,992	9,026	55,635	1,904,062	4,265,700	03	326,915	55	193,422	53	4,845.964	38	9,632,002	49	81,627	14	— 783,695	62	627,598	34	5,318	63
1926	2,532,582	8,247	51,475	1,862,187	4,027,524	12	301,662	76	175,876	89	5,385,006	21	9,890,069	98	83,814	15	+ 258,067	49	544.604	32	4.615	29

7. Durchschnittsergebnisse der Betriebsrechnung.

Betriebslänge: 118 km.		1925	1926
Allgemeine Verwaltung:			
Personalkosten	Fr.	329,367	327,493
Nebenkosten	»	40,791	41,846
Im ganzen	»	370,158	369,339
Per Bahnkilometer	»	3,137	3,130
» Zugskilometer	»	0,27	0,26
» Achsenkilometer	Cts.	1,02	0,95
In Prozenten der Gesamtausgaben	%	4,78	4,71
Unterhalt und Bewachung der Bahn:			
Personalkosten	Fr.	279,275	275,974
Nebenkosten	»	37,148	36,231
Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen	»	682,740	739,997
Im ganzen	»	999,163	1,052,202
Per Bahnkilometer	»	8,467	8,917
» Zugskilometer	»	0,74	0,74
» Achsenkilometer	Cts.	2,75	2,70
In Prozenten der Gesamtausgaben	%	12,90	13,43
Stationsdienst und Zugsbegleitung:			
Personalkosten	Fr.	1,967,546	1,980,891
Nebenkosten	»	134,742	116,867
Im ganzen	»	2,102,288	2,097,758
Per Bahnkilometer	»	17,816	17,777
» Zugskilometer	»	1,56	1,48
» Achsenkilometer	Cts.	5,79	5,39
In Prozenten der Gesamtausgaben	%	27,15	26,78
Fahr- und Werkstättedienst:			
Personalkosten	Fr.	864,558	892,706
Nebenkosten	»	14,992	14,402
Material- und Kraftverbrauch des Rollmaterials	»	1,061,875	1,064,027
Unterhalt und Erneuerung der elektr. Einrichtungen	»	97,589	125,060
Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials	»	1,163,730	1,119,850
Im ganzen	»	3,202,744	3,216,045
Per Bahnkilometer	»	27,142	27,255
» Zugskilometer	»	2,38	2,26
» Achsenkilometer	Cts.	8,83	8,26
In Prozenten der Gesamtausgaben	%	41,36	41,07

		1925	1926
Verschiedene Ausgaben:			
Pacht- und Mietzinse	Fr.	326,448	322,258
Verlust an Hilfsbetrieben	»	34,852	34,307
Sonstige Ausgaben	»	708,017	740,540
Im ganzen	»	1,069,317	1,097,105
Per Bahnkilometer	»	9,062	9,297
In Prozenten der Gesamtausgaben	%	$13,_{81}$	$14,_{01}$
Gesamtausgaben:			
Im ganzen	Fr.	7,743,670	7,832,449
Per Bahnkilometer	»	65,624	66,376
» Zugskilometer	»	$5,_{74}$	$5,_{62}$
» Achsenkilometer	Cts.	$21,_{34}$	$20,_{13}$
In Prozenten der Gesamteinnahmen	%	$75,_{48}$	$75,_{06}$
B. Ueberschuss der Gesamteinnahmen.			
Im ganzen	Fr.	2,515,930	2,602,224
Per Bahnkilometer	»	21,321	22,052
» Per Zugskilometer	»	$1,_{87}$	$1,_{83}$
» Achsenkilometer	Cts.	$6,_{93}$	$9,_{69}$
In Prozenten der Gesamteinnahmen	%	$24,_{52}$	$24,_{94}$

	1925	1926
Zugskilometer	1,347,920	1,416,891
Achsenkilometer	36,279,452	38,895,658

8. Leistungen

I. Lokomotiven und Motorwagen.
(Ohne die Linie Münster-Lengnau.)

	Be 5/7	Be 6/8	Ce 4/6
			Lokomotiv-
A. Parcours des eigenen Materials auf eigener und fremder Bahn.			
a. Auf eigener Bahn:			
Personen- und gemischte Züge	452,427	12,647	117,504
Güterzüge	321,653	37,836	7,803
Vorspann bei Personen- und gemischten Zügen	24,181	1,201	7,430
Vorspann bei Güterzügen	40,423	1,025	2,309
Materialzüge	874	339	342
Leerfahrten	63,848	12,850	3,848
Rangierdienst	2,718	40	7,516
Total	906,124	65,938	146,752
b. Auf fremder Bahn:			
Personen- und gemischte Züge	64	—	112,944
Güterzüge	—	—	12,330
Vorspann bei Personen- und gemischten Zügen	—	—	1,076
Vorspann bei Güterzügen	—	—	82
Materialzüge	—	—	328
Leerfahrten	—	—	442
Rangierdienst	—	—	1,042
Total	64	—	128,244
Total auf eigener und fremder Bahn	906,188	65,938	274,996
B. Parcours des eigenen und fremden Materials auf eigener Bahn.			
Personen- und gemischte Züge	452,427	12,647	277,782
Güterzüge	321,653	37,836	25,856
Vorspann bei Personen- und gemischten Zügen	24,181	1,201	12,989
Vorspann bei Güterzügen	40,423	1,025	4,933
Materialzüge	874	339	366
Leerfahrten	63,848	12,850	5,681
Rangierdienst	2,718	40	15,107
Total	906,124	65,938	342,714
Zugskilometer	.	.	.
Vorspannkilometer	.	.	.
Nutzkilometer	.	.	.

des Rollmaterials.

Serie								Total	
Ce 6/6	A 3/5	B 3/4	E 3/3	Ec 4/6	Ed 3/3	Ce 2/4	CFe 2/6		
Kilometer						Motorwagenkilometer		1926	1925
24,718	—	—	128	68	1,968	82,726	52,672	744,858	742,078
1,249	—	—	215	—	3,872	—	10	372,638	359,359
73	—	—	—	—	68	2,808	3,784	39,545	32,305
317	—	—	—	—	2	7	11	44,094	51,922
38	—	—	—	60	392	—	—	2,045	2,400
867	—	—	32	69	541	15,733	4,688	102,476	108,725
127	—	—	577	—	39,286	774	222	51,260	39,290
27,389	—	—	952	197	46,129	102,048	61,387	1,356,916	1,336,079
—	—	—	—	7,478	—	45,702	120,334	286,522	224,454
—	—	—	—	1,699	5	5	—	14,039	12,505
—	—	—	—	575	38	—	115	1,804	1,169
—	—	—	—	43	—	—	—	125	27
—	—	—	—	117	364	—	—	809	443
—	—	—	36	576	8	6,258	1,212	8,532	8,962
—	—	—	—	263	—	133	214	1,652	1,576
—	—	—	36	10,751	415	52,098	121,875	313,483	249,136
27,389	—	—	988	10,948	46,544	154,146	183,262	1,670,399	1,585,215
24,718	24	8	128	68	2,639	82,726	52,672	905,839	867,424
1,249	—	—	215	—	4,683	—	10	391,502	362,469
73	—	—	—	—	74	2,808	3,784	45,110	36,217
317	—	—	—	—	2	7	11	46,718	55,154
38	—	—	—	60	392	—	—	2,069	2,466
867	—	—	32	69	920	15,733	4,688	104,688	111,732
127	—	—	577	—	41,577	774	222	61,142	59,927
27,389	24	8	952	197	50,287	102,048	61,387	1,557,068	1,495,389
.	.	.	.	.	.	.	.	1,297,341	1,229,893
.	.	.	.	.	.	.	.	91,828	91,371
	.	.	.	.	.	.	.	1,389,169	1,321,264

II. Parcours der S. B. B.-Lokomotiven auf der Linie Münster-Lengnau.

Monate	Personenzüge	Güterzüge	Fakult. Personenzüge	Fakult. Güterzüge	Vorsp. bei Personenzügen	Vorspann bei Güterzügen	Materialzüge	Leerfahrten	Rangierdienst	Total	
										1926	1925
Januar	8.222	3,887	78	13	512	297	—	367	43	13,419	13,232
Februar	7,054	3,718	—	—	564	468	—	404	59	12,267	11,603
März	7,395	4,212	26	13	317	585	—	526	47	13,121	12,070
April	7,217	3,874	—	—	267	338	—	283	42	12,021	11,904
Mai	7,360	3,874	52	—	217	359	—	158	52	12,072	12,655
Juni	7,163	4,030	39	26	260	486	—	309	37	12,350	12,920
Juli	9.033	4,275	130	—	208	620	—	104	39	14,409	14,333
August	9,165	4,030	13	117	401	650	—	143	23	14,542	14,829
September	7,737	4,043	26	130	364	563	—	325	32	13,220	13,687
Oktober	7,347	4,043	52	195	416	538	13	395	43	13,042	14,509
November	7,172	4,056	13	481	622	759	—	463	48	13,614	11,918
Dezember	7,722	4,043	247	273	676	954	26	435	54	14,430	13,433
Total	92,587	48,085	676	1,248	4,824	6,617	39	3,912	519	158,507	157,093
Zugskilometer	.	.	.	.	.	.	.	.	.	142,596	140,878
Vorsp.-Kilometer		.	.	.	.	.	.	.	.	11,441	7,443
Nutzkilometer	.	.	.	.	.	.	.	.	.	154,037	148,321

III. Gesamtparcours des eigenen und fremden Materials auf eigener Bahn.

(B. L. S., einschliesslich Münster-Lengnau.)

	Lokomotivkilometer		Zugskilometer		Vorspannkilometer		Nutzkilometer	
	1925	1926	1925	1926	1925	1926	1925	1926
Dampflokomotiven	207,736	209,975	146,181	150,361	7,508	11,517	153,689	161,878
Elektr. Lokomotiven	1,289,653	1,342,165	1,097,860	1,154,168	88,077	85,142	1,185,937	1,239,310
Motorwagen	155,093	163,435	126,730	135,408	3,229	6,610	129,959	142,018
Gesamttotal	1,652,482	1,715,575	1,370,771	1,439,937	98,814	103,269	1,469,585	1,543,206

IV. Lauf der Personen- und Lastwagen.

A. Eigenes Material auf eigener und fremder Bahn.

		1925	1926
		Achsen-Kilometer	
Motorwagen	im ganzen	1,252,302	1,716,156
»	per Achse	52,179	71,507
Personenwagen	im ganzen	14,471,715	12,165,666
»	per Achse	53,798	45,226
Gepäckwagen	im ganzen	2,299,763	1,989,469
»	per Achse	47,912	41,447
Güterwagen	im ganzen	3,641,023	3,923,000
»	per Achse	7,847	8,455

B. Eigenes und fremdes Material auf eigener Bahn.

	1925	1926
Motorwagen	686,300	752,354
Personenwagen	11,354,818	11,491,713
Motor- und Personenwagen zusammen	12,041,118	12,244,067
Gepäckwagen	2,419,339	2,590,069
Güterwagen	20,850,190	22,955,449
Gepäck- und Güterwagen zusammen	23,269,529	25,545,518
Postwagen	968,805	1,106,073
Alle Wagen zusammen	36,279,452	38,895,658
Heizkesselwagen	199,496	194,436

9. Zugsdienst und Durchschnitte betr. den Verkehr des Rollmaterials.

		1925	1926
Lauf der Züge:			
Personen- und gemischte Züge	Kilometer	942,819	981,595
Güterzüge mit Personenbeförderung	»	—	—
Reine Güterzüge	»	405,101	435,296
Im ganzen	»	1,347,920	1,416,891
Durchschnittliche Zusammensetzung der Züge:			
Dampflokomotiven und elektrische Lokomotiven	D L* Anzahl	0,004	0,006
	E L* »	0,964	0,955
	M W* »	0,106	0,109
Motorwagen	Achsen	0,51	0,53
Personenwagen	»	7,92	7,52
Privatpersonenwagen	»	0,50	0,59
Gepäckwagen	»	1,79	1,83
Güterwagen	»	15,47	16,20
Postwagen	»	0,72	0,78
Im ganzen	»	26,91	27,45
Heizkesselwagen	»	0,14	0,14
Tägliche Züge über die ganze Bahn:			
Personen- und gemischte Züge	Anzahl	21,89	22,79
Güterzüge mit Personenbeförderung	»	—	—
Reine Güterzüge	»	9,41	10,11
Im ganzen	»	31,30	32,90
Höchste Zugsgeschwindigkeit nach Fahrplan		75 km/Std.	75 km/Std.
Durchschnitte per Bahnkilometer:			
Zugskilometer	Anzahl	11,423	12,006
Motorwagen	Achsenkilometer	5,816	6,376
Personenwagen	»	96,227	97,387
Gepäckwagen	»	20,503	21,950
Güterwagen	»	176,697	194,538
Postwagen	»	8,210	9,373
Im ganzen	»	307,453	329,624
Heizkesselwagen	»	1,690	1,648

* D L Dampflokomotiven.
* E L Elektrische Lokomotiven.
* M W Motorwagen.

10. Beförderte Nutz- und Rollmaterial-Lasten.

		1925 †	1926 †
Befördertes totes Gewicht :)*			
Dampflokomotiven und elektrische Lokomotiven im Nutzdienst	Km-Tonnen	123,772,274	129,590,931
Motor-Personenwagen	»	8,390,334	8,933,530
Personenwagen	»	84,003,839	85,024,168
Lastwagen	»	103,285,946	114,906,921
Postwagen	»	5,951,844	6,962,323
Im ganzen	»	325,404,237	345,417,873
Per Bahnkilometer	»	3,099,088	3,289,694
Per Zugskilometer	»	269,65	271,07
In Prozenten des Gesamtgewichtes	%	81,39	82,06
Dienstwagen (Heizwagen)	Km-Tonnen	5,580,316	5,460,952
Befördertes Nutzgewicht :			
Reisende (75 Kilogramm)	Km-Tonnen	3,111,977	2,907,055
Gepäck, Tiere und Güter	»	71,278,968	72,593,694
Im ganzen	»	74,390,945	75,500,749
Per Bahnkilometer	»	708,485	719,055
Per Zugskilometer	»	61,64	59,25
In Prozenten des Gesamtgewichtes	%	18,61	17,94
Befördertes Gesamtgewicht :			
Im ganzen	Km-Tonnen	399,795,182	420,918,622
Per Bahnkilometer	»	3,807,573	4,008,749
Per Zugskilometer	»	331,29	330,32

† Nur B. L. S., *ohne* die Linie Münster-Lengnau.
* Die Kilometertonnen wurden nach den Ausweisen der Wagenrapporte berechnet und weisen die *effektiv* beförderten Lasten auf.

Zusammenstellung für die ganze Bahn.

		B. L. S. (105 km)		M. L. (13 km)		Total (118 km)	
		1925	1926	1925	1926	1925	1926
Befördertes Nutzgewicht :							
Reisende	Km-Tonnen	3,111,977	2,907,055	607,884	512,420	3,719,861	3,419,475
Gepäck, Tiere und Güter	»	71,278,968	72,593,694	11,878,407	11,155,697	83,157,375	83,749,391
Im ganzen	»	74,390,945	75,500,749	12,486,291	11,668,117	86,877,236	87,168,866
In Proz. des Gesamtgewichtes	%	18,61	17,94	22,31	20,75	19,06	18,27
Befördertes Gesamtgewicht	Km-Tonnen	399,795,182	420,918,622	55,957,866*	56,226,454*	455,753,048	477,145,076

* Nach den Angaben der S. B. B.

11. A. Stromverbrauch und Kosten für elektr. Lokomotiven und Motorwagen.

Monat	Fahrleistungen	Verbrauch			Kosten				
		Im ganzen	Pro Lokomotivkilometer	Pro 1000 Bruttotonnenkilometer	Im ganzen		Pro kWh	Pro Lokomotivkilometer	Pro 1000 Bruttotonnenkilometer
	km	kWh	kWh	kWh	Fr.	Ct.	Ct.	Ct.	Fr.
Januar . . .	114,725	1,459,704	12,7		64,423	15	4,4	56,1	
Februar . . .	105,330	1,332,007	12,6		60,310	70	4,5	57,2	
März	118,021	1,448,314	12,3		63,831	15	4,4	54,1	
April . . .	106,487	1,201,770	11,3		52,169	95	4,3	49,0	
Mai	116,855	1,292,488	11,1		55,672	65	4,3	47,6	
Juni	124,261	1,422,313	11,4	43,0	60,549	35	4,3	48,7	1,84
Juli	147,978	1,742,409	11,8		72,792	20	4,2	49,2	
August . . .	149,565	1,810,648	12,1		76,008	05	4,2	50,8	
September . .	138,500	1,742,574	12,6		71,739	60	4,1	51,8	
Oktober . . .	120,259	1,494,682	12,4		63,026	35	4,2	52,4	
November . .	115,650	1,491,289	12,9		63,013	75	4,2	54,5	
Dezember . .	124,083	1,632,624	13,1		68,431	35	4,2	55,1	
Total	1,481,714	18,070,822	12,2	43,0	771,968	25	4,3	52,1	1,84
1925	1,444,746	17,583,986	12,2	44,9	768,378	10	4,4	53,2	1,96

11. B. Verbrauch und Kosten für Schmiermaterial der elektrischen Lokomotiven und Motorwagen.

Serie	Nummer	Fahrleistungen	Verbrauch		Kosten			
			Im ganzen	Pro Lokomotivkilometer	Im ganzen 1926		Pro Lok.-km. 1926	1925
		km	kg	gr	Fr.	Ct.	Ct.	Ct.
I. Elektrische Lokomotiven.								
Be $^5/_7$	151—163	906,188	25,651	28,3	6,949	40	0,77	1,09
Be $^6/_8$	201—202	65,938	1,545	23,4	610	—	0,92	—
Ce $^6/_6$	121	27,389	736	26,9	205	60	0,75	0,90
Ce $^4/_6$	301—303, 315—317	274,996	5,845	21,2	1,876	15	0,68	0,71
	Total	1,274,511	33,777	26,5	9,641	15	0,76	1,00
II. Motor-Personenwagen.								
Ce $^2/_4$	781—783	154,146	2,019	13,1	672	70	0,43	0,51
CFe $^2/_6$	784—785	183,262	1,514	8,3	457	10	0,25	0,32
	Total	337,408	3,533	10,5	1,129	80	0,33	0,43
Gesamt-Total I und II		1,611,919	37,310	23,1	10,770	95	0,67	0,90

12. A. Unterhaltungskosten der Lokomotiven und Motorwagen.

Serie	Nummer	Anzahl im Jahresdurchschnitt	Fahrleistungen Im ganzen	Fahrleistungen Pro Lokomotive	Ausgaben Im ganzen		Ausgaben Pro Lokomotive		Pro Lokomotivkilometer	
			km	km	1926		1926		1926	1925
					Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Ct.	Ct.
I. Dampflokomotiven.										
Ec $^{4}/_{6}$ . . .	61—64	4	10,948	2,737	3,026	80	7,567	—	27,6	188,1
Ed $^{3}/_{3}$ . . .	75—76	2	46,544	23,272	11,212	95	5,606	45	24,1	157,8
E $^{3}/_{3}$ . . .	73	1	988	988	415	90	415	90	42,1	36,2
	Total	7	58,480	8,354	14,655	65	2,093	65	25,1	163,1
II. Elektrische Lokomotiven.										
Be $^{5}/_{7}$ . . .	151—163	13	906,188	69,707	442,704	85	34,054	20	48,8	45,5
Be $^{6}/_{8}$ . . .	201—202	1	65,938	65,938	9,061	40	9,061	40	13,7	—
Ce $^{6}/_{6}$ . . .	121	1	27,389	27,389	10,673	—	10,673	—	39,0	454,0
Ce $^{4}/_{6}$ . . .	301—303, 315—317	6	274,996	45,833	20,725	80	3,454	30	7,5	13,4
	Total	21	1,274,511	60,691	483,165	05	23,007	85	37,9	41,0
III. Motor-Personenwagen.										
Ce $^{2}/_{4}$ . . .	781—783	3	154,146	51,382	66,638	50	22,212	85	43,2	29,4
CFe $^{2}/_{6}$ . . .	784—785	2	183,262	91,631	16,893	15	8,446	55	9,2	9,7
	Total	5	337,408	67,482	83,531	65	16,706	35	24,8	21,8
Gesamt-Total I—III		33	1,670,399	50,618	581,352	35	17,616	75	34,8	41,4

12. B. Unterhaltungskosten der Wagen (ohne Motorwagen).

Serie	Anzahl im Jahresdurchschnitt		Fahrleistungen Achskilometer	Ausgaben Im ganzen		Ausgaben Pro Achse		Pro Achskilometer	
	Wagen	Achsen	1926	1926		1926		1926	1925
				Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Ct.	Ct.
IV. Personenwagen.									
A	2	4		2,363	70	590	90		
AB	28	100		154,931	05	1,549	30		
B	11	22	12,165,666	11,504	45	522	90	2,59	2,46
BC	6	12		8,983	80	748	65		
C	43	131		137,298	55	1,048	10		
Total	90	269	12,165,666	315,081	55	1,171	30	2,59	2,46
V., VI. und VII. Gepäck-, Güter- und Dienstwagen.									
F	19	38	1,989,469	31,677	30	833	60	1,59	1,25
J, K	167	334		75,873	05	227	15		
L	37	74	3,923,000	16,597	60	224	30	2,71	1,73
M	28	56		13,700	85	244	65		
Heizwagen	5	10	542,728	10,202	15	1,020	20	1,88	1,95
Total	256	512	6,455,197	148,050	95	289	15	2,29	1,58

D.

Verkehrsstatistische Tabellen
1926

über den

Schiffsbetrieb.

Tabellen 13 und 14.

13. Personen-Verkehr pro 1926, ausgeschieden nach Billetgattungen.

Billetgattungen		Thunersee								Brienzersee							
		Transportquantitäten		Einnahmen absolut				Einnahmen prozentual		Transportquantitäten		Einnahmen absolut				Einnahmen prozentual	
		1925	1926	1925		1926		1925	1926	1925	1926	1925		1926		1925	1926
		Personen	Personen	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	%	%	Personen	Personen	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	%	%
Gewöhnl. Billette, einfache	I. Platz	11,524	10,767	34,315	95	30,853	39	5,81	5,48	3,913	2,778	7,312	59	5,247	10	4,21	3,44
	II. »	76,109	71,826	117,359	06	108,748	67	19,86	19,34	39,114	31,329	30,703	15	24,574	69	17,66	16,08
» » Hin- u. Rückf.	I. »	18,168	18,460	39,290	04	38,478	09	6,64	6,84	12,549	11,345	15,888	10	14,676	—	9,14	9,60
	II. »	145,334	142,334	177,348	83	170,050	76	29,99	30,25	62,587	56,809	43,834	42	40,498	04	25,22	26,50
Sonntags-Retourbillette	I. »	395	424	920	60	1,030	98	0,15	0,18	—	—	—	—	—	—	—	—
	II. »	6,236	7,138	9,876	04	11,206	85	1,67	2,00	—	—	—	—	—	—	—	—
Kollektivbillette	I. »	3,098	3,260	7,742	03	7,599	98	1,32	1,35	3,182	2,744	3,621	39	3,367	15	2,08	2,21
	II. »	40,972	34,273	34,561	12	28,961	92	5,85	5,15	24,206	21,239	15,710	89	12,561	24	9,04	8,22
Feste Rundfahrtbillette	I. »	4,696	4,330	15,148	59	12,671	80	2,56	2,26	632	985	1,028	21	1,461	03	0,58	0,96
	II. »	6,394	5,897	13,679	72	12,422	01	2,31	2,21	8,788	7,616	10,153	45	8,171	77	5,84	5,35
Schweiz. komb. Billette	I. »	5,178	4,406	12,760	06	10,816	53	2,15	1,92	2,424	2,014	3,650	91	3,077	41	2,10	2,02
	II. »	12,527	11,270	18,946	60	17,190	21	3,21	3,05	9,011	7,973	9,545	23	8,472	42	5,48	5,54
Reiseunternehmer-Billette	I. »	6,284	6,855	20,520	54	21,096	31	3,48	3,75	2,143	1,336	3,556	13	2,397	29	2,05	1,57
	II. »	2,369	2,155	4,932	77	4,318	35	0,83	0,78	1,327	1,071	1,646	53	1,334	18	0,95	0,87
Beamtenbillette	I. »	264	325	157	11	198	11	0,03	0,03	145	154	50	88	54	27	0,03	0,03
	II. »	3,499	4,264	1,341	55	1,495	67	0,22	0,26	2,118	2,286	579	82	525	02	0,33	0,34
Total ohne Abonnemente und Extrafahrten		343,047	327,984	508,900	61	477,139	63	—	—	172,139	149,679	147,281	70	126,417	61	—	—
Schweiz. Generalabonnemente:	I. Platz	—	—	4,694	30	4,703	34	0,80	0,84	—	—	4,694	29	4,703	34	2,70	3,13
	II. »	—	—	8,093	20	7,243	15	1,37	1,29	—	—	8,093	20	7,243	16	4,65	4,70
Interne Generalabonnemente:																	
Zur vollen Taxe (Erwachsene): für 8 Tage	I. Platz	—	—	1,454	50	2,611	83	0,24	0,46	—	—	298	—	436	33	0,17	0,28
	II. »	—	—	4,942	25	5,405	14	0,84	0,96	—	—	732	75	1,965	83	0,42	1,28
für 15 Tage	I. »	—	—	2,160	50	2,594	65	0,36	0,46	—	—	125	25	93	25	0,07	0,06
	II. »	—	—	2,751	—	2,969	64	0,46	0,53	—	—	420	—	1,642	91	0,28	1,07
für 30 Tage	I. »	—	—	772	75	726	50	0,13	0,13	—	—	—	—	—	—	—	—
	II. »	—	—	898	—	762	—	0,15	0,14	—	—	56	—	÷ 6	—	0,03	—
für 3, 6 und 12 Monate	I. »	—	—	355	—	391	75	0,06	0,07	—	—	—	—	—	—	—	—
	II. »	—	—	486	75	485	—	0,08	0,08	—	—	—	—	—	—	—	—
Zur halben Taxe (Kinder- und Schülerabonnements): für 8, 15 und 30 Tage	I. »	—	—	77	—	51	—	0,01	0,01	—	—	—	—	—	—	—	—
	II. »	—	—	89	—	95	—	0,02	0,02	—	—	—	—	5	—	—	—
für 3, 6 u. 12 Monate	I. »	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	II. »	—	—	47	—	75	—	0,01	0,01	—	—	—	—	17	—	—	0,01
Kilometerabonnemente	I. »	—	—	5,219	12	5,239	92	0,86	0,93	—	—	1,094	40	961	70	0,63	0,63
	II. »	—	—	46,972	08	47,159	28	7,95	8,40	—	—	9,849	60	8,655	35	5,66	5,67
Extrafahrten *)		—	—	3,480	53	4,626	65	0,58	0,82	—	—	1,220	25	666	50	0,73	0,44
Gesamttotal		—	—	591,393	59	562,279	48	100,00	100,00	—	—	173,865	44	152,801	98	100,00	100,00

* Extrafahrten, für welche Billette gelöst wurden, sind hierin nicht inbegriffen, sondern oben in den betreffenden Billetgattungen berücksichtigt.

14. Verteilung der Transporteinnahmen pro 1926 auf die Monate.

Thunersee

Monate	Personen: Schweiz. General-Abonnemente Fr.	Ct.	Interne General-Abonnemente Fr.	Ct.	Familien-Abonnemente Fr.	Ct.	Uebrige Billette Fr.	Ct.	TOTAL Fr.	Ct.	Gepäck- und Expressgut Fr.	Ct.	Tiere und Güter Fr.	Ct.	Post-transporte Fr.	Ct.	Total: Betrag Fr.	Ct.	%	gegenüber 1925 Fr.	Ct.
Januar	1,300	—	—	—	172	80	6,313	51	7,786	31	24	70	183	86	—	—	7,994	87	1,39	÷ 377	44
Februar	1,000	—	—	—	201	60	4,832	07	6,033	67	10	50	244	91	—	—	6,289	08	1,10	÷ 363	52
März	664	74	248	81	226	35	5,674	05	6,813	95	34	60	491	96	—	—	7,340	51	1,28	+ 2,745	16
April	1,000	—	1,709	65	2,860	80	14,240	29	19,810	74	44	69	676	55	—	—	20,531	98	3,58	+ 8,152	98
Mai	300	—	751	50	4,320	—	30,143	45	35,514	95	133	59	880	22	—	—	36,528	76	6,37	÷ 2,904	44
Juni	608	22	2,415	91	5,270	40	62,042	48	70,337	01	253	47	933	80	—	—	71,524	28	12,48	÷ 18,255	25
Juli	1,300	—	4,324	90	12,432	—	115,873	28	133,930	18	350	99	1,130	65	—	—	135,411	82	23,62	÷ 17,049	05
August	1,500	—	6,196	15	17,760	—	151,430	71	176,886	86	542	22	1,209	95	—	—	178,639	03	31,16	÷ 13,065	98
September	1,263	05	1,251	64	7,475	25	55,071	62	65,061	56	830	74	1,063	98	—	—	66,956	28	11,68	+ 8,646	99
Oktober	600	—	÷ 778	05	1,449	60	15,241	97	16,513	52	28	71	1,441	22	—	—	17,983	45	3,14	÷ 2,828	30
November	200	—	47	—	182	40	6,010	51	6,439	91	5	25	271	52	—	—	6,716	68	1,16	÷ 533	36
Dezember	2,210	48	—	—	48	—	14,892	34	17,150	82	42	83	216	81	—	—	17,410	46	3,04	+ 5,499	18
Total 1926	11,946	49	16,167	51	52,399	20	481,766	28	562,279	48	2,302	29	8,745	43	—	—	573,327	20	100,00	÷ 30,333	03
1925	12,787	50	14,033	75	52,191	20	512,381	14	591,393	59	3,153	23	9,113	41	—	—	603,660	23	—	—	—
gegenüber 1925: mehr	—	—	2,133	76	208	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
gegenüber 1925: weniger	841	01	—	—	—	—	30,614	86	29,114	11	858	94	367	98	—	—	30,333	03	—	—	—

Brienzersee

Monate	Personen: Schweiz. General-Abonnemente Fr.	Ct.	Interne General-Abonnemente Fr.	Ct.	Familien-Abonnemente Fr.	Ct.	Uebrige Billette Fr.	Ct.	TOTAL Fr.	Ct.	Gepäck- und Expressgut Fr.	Ct.	Tiere und Güter Fr.	Ct.	Post-transporte Fr.	Ct.	Total: Betrag Fr.	Ct.	%	gegenüber 1925 Fr.	Ct.
Januar	1,000	—	19	—	38	40	596	85	1,654	25	31	90	108	61	—	—	1,794	76	1,11	÷ 371	32
Februar	1,000	—	—	—	28	80	589	80	1,618	60	18	—	147	94	—	—	1,784	54	1,10	÷ 169	79
März	964	74	248	80	105	60	590	74	1,909	88	÷ 13	67	178	84	—	—	2,075	05	1,28	+ 911	23
April	1,000	—	1,393	35	86	40	1,055	46	3,535	21	17	29	190	78	—	—	3,743	28	2,30	+ 1,438	24
Mai	300	—	115	—	316	80	3,468	93	4,200	73	81	—	399	34	—	—	4,681	07	2,88	÷ 1,116	42
Juni	608	22	830	70	1,305	60	18,057	47	20,801	99	62	37	745	37	—	—	21,609	73	13,29	÷ 3,438	06
Juli	1,300	—	635	44	2,784	—	38,666	03	43,385	47	342	75	869	90	—	—	44,598	12	27,41	÷ 5,546	87
August	1,500	—	798	03	3,445	40	47,540	48	53,283	91	296	90	1,012	48	—	—	54,593	29	33,56	÷ 11,100	89
September	1,263	05	128	—	1,285	25	14,664	79	17,341	09	÷ 103	61	628	75	—	—	17,866	23	10,98	÷ 887	33
Oktober	600	—	÷ 14	—	115	20	949	94	1,651	14	62	95	308	64	—	—	2,022	73	1,24	÷ 754	03
November	200	—	—	—	38	40	312	46	550	86	33	10	153	43	—	—	737	39	0,45	÷ 209	01
Dezember	2,210	49	—	—	67	20	591	16	2,868	85	÷ 48	49	133	36	4,200	—	7,153	72	4,40	+ 12	68
Total 1926	11,946	50	4,154	32	9,617	05	127,084	11	152,801	98	780	49	4,877	44	4,200	—	162,659	91	100,00	÷ 21,231	57
1925	12,787	49	1,632	—	10,944	—	148,501	95	173,865	44	1,119	55	4,706	49	4,200	—	183,891	48	—	—	—
gegenüber 1925: mehr	—	—	2,522	32	—	—	—	—	—	—	—	—	170	95	—	—	—	—	—	—	—
gegenüber 1925: weniger	840	99	—	—	1,326	95	21,417	84	21,063	46	339	06	—	—	—	—	21,231	57	—	—	—

Berner-Alpenbahn-Gesellschaft

Bern-Lötschberg-Simplon

Zweiundzwanzigster

Geschäftsbericht samt Rechnungen und Bilanz

über das

Geschäftsjahr 1927

Bern
Buchdruckerei Feuz
1928

Berner-Alpenbahn-Gesellschaft

Bern-Lötschberg-Simplon

Zweiundzwanzigster

Geschäftsbericht samt Rechnungen und Bilanz

über das

Geschäftsjahr 1927

Beilagen:

Jahresrechnung und Bilanz der Pensions- und Hilfskasse für die Beamten und Angestellten der B. L. S./B. N.

Jahresrechnung und Bilanz der Kranken- und Hilfskasse für die ständigen Arbeiter der B. L. S./B. N.

a. Krankenversicherung.

b. Invaliditäts- und Sterbeversicherung.

Verkehrsstatistische Tabellen über den Bahn- und Schiffsbetrieb.

Bern
BUCHDRUCKEREI FEUZ
1928

Gesellschaftsorgane.

A. Verwaltungsrat.

Präsident:

(mit Amtsdauer bis zur ordentl. Generalversammlung 1930)

Herr *Lohner, E.*, Regierungsrat, Bern.

I. Vizepräsident:

(gleiche Amtsdauer wie der Präsident)

Herr *Descubes, A.*, Direktor der Bauten der franz. Ostbahnen, Paris († 18. August 1927).

II. Vizepräsident:

(gleiche Amtsdauer wie der Präsident)

Herr *Kunz, G.*, a. Ständerat, Bern.

Vertreter der Aktionäre im Verwaltungsrat:

(mit Amtsdauer bis zur ordentl. Generalversammlung 1930)

1. Herr *Aellig, A.*, Direktor der Kantonalbank Bern, Bern.
2. » *Bechler, P.*, Grossrat, Münster.
3. » *Bouilloux-Lafont, M.*, Bankier, Delegierter des Verwaltungsrates der Süd-West-Bahnen, Etampes.
4. » *Descubes, A.*, Direktor der Bauten der französischen Ostbahnen, Paris († 18. August 1927).
5. » *Grimm, R.*, Nationalrat, Bern.
6. » *Kunz, P.*, a. Stadtpräsident, Thun.
7. » *de Lalande, L.*, anc. Ministre de France, Paris.
8. » *Loste, J.*, Privatier, Paris.
9. » *Mabilleau, L.*, Direktor des «Musée social» und Präsident der «Association des Soc. mutuelles de la France», Paris.
10. » *Michel, A.*, Notar, Interlaken.
11. » Dr. *Michel, Friedr.*, a. Nationalrat, Interlaken.
12. » *Morgenthaler, N.*, a. Direktor der Emmentalbahn, Burgdorf.
13. » *Petit, Casimir*, Paris.
14. » *Rebmann, J. J.*, a. Nationalrat, Erlenbach.
15. » *Roesti, R.*, Privatier, Montreux.
16. » *Stauffer, A.*, Regierungsrat, Bern.
17. » *Vilgrain, L.*, Président hon. de la Chambre de Commerce de Nancy, Nancy.
18. » *Will, Ed.*, a. Generaldirektor der Bernischen Kraftwerke, Bern († 2. Juli 1927).

19. Herr *Wiriot, Louis,* Unternehmer, Paris.
20. » *Wullimann, Leo,* Kaufmann, Grenchen.
21. » *von Wurstemberger, Franz,* alt Grossrat, Bern.
22. » *Wyder, H.,* Hotelier, Interlaken.
23. » *Dr. Zehnder, R.,* Direktor der Montreux-Oberland-Bahn, Montreux.

Vertreter der Eidgenossenschaft im Verwaltungsrat:
(Amtsdauer bis 31. Dezember 1928)

24. Herr *Calame, Henri,* Nationalrat, Neuenburg.
25. » *Hunziker, Otto,* Nationalrat, Zofingen.
26. » *Jäggi, B.,* a. Nationalrat, Basel.
27. » *Dr. Räber, J.,* Ständerat, Küssnacht.

Vertreter des Kantons Bern im Verwaltungsrat:
(Amtsdauer bis 31. Mai 1930)

28. Herr *Bösiger, W.,* Regierungsrat, Bern.
29. » *Bühler, G.,* a. Nationalrat, Frutigen.
30. » *Lohner, E.,* Regierungsrat, Bern.
31. » *Kunz, G.,* a. Ständerat, Bern.

Vertreter des Kantons Wallis im Verwaltungsrat:
(Amtsdauer bis auf Widerruf)

32. Herr *Burgener, J.,* a. Staatsrat, Sitten.
33. » *Evêquoz,* Nationalrat, Sitten.
34. » *Dr. Seiler, H.,* a. Nationalrat, Brig.
35. » *Troillet, M.,* Staatsrat, Sitten.

B. Verwaltungsausschuss.

Präsident:
(mit Amtsdauer bis zur Generalversammlung 1930)
Herr *Lohner, E.,* Regierungsrat, Bern.

Vizepräsident:
(gleiche Amtsdauer wie der Präsident)
Herr *Bühler, G.,* a. Nationalrat, Frutigen.

Mitglieder:
(mit Amtsdauer bis zur Generalversammlung 1930)

1. Herr *Aellig, A.,* Bankdirektor, Bern.
2. » *Bösiger, W.,* Regierungsrat, Bern.
3. » *Bühler, G.,* a. Nationalrat, Frutigen.
4. » *Descubes, A.,* Direktor der Bauten der französischen Ostbahnen, Paris († 18. August 1927).
5. » *Lohner, E.,* Regierungsrat, Bern.
6. » *Mabilleau, L.,* Direktor des «Musée social», Paris.
7. » *Dr. Michel, Fr.,* a. Nationalrat, Interlaken.
8. » *Petit, Casimir,* Paris.
9. » *Kunz, G.,* a. Ständerat, Bern.
10. » *Will, Ed.,* a. Generaldirektor B. K. W., Bern († 2. Juli 1927).
11. » *Dr. Zehnder, R.,* Direktor der Montreux-Oberland-Bahn, Montreux.

C. Direktion.

Präsident:
(mit Amtsdauer bis zur Generalversammlung 1930)

Herr *Bühler, G.,* a. Nationalrat, Frutigen.

Vizepräsident:
(gleiche Amtsdauer wie der Präsident)

Herr *Bösiger W.,* Regierungsrat, Bern.

Mitglieder:

Herr *Aellig, A.,* Direktor der Kantonalbank, Bern.
» *Bösiger, W.,* Regierungsrat, Bern.
» *Bühler, G.,* a. Nationalrat, Frutigen.
» *Lohner, E.,* Regierungsrat, Bern.
» *Kunz, G.,* a. Ständerat, Bern.
» *Will, Ed.,* a. Generaldirektor B. K. W., Bern († 2. Juli 1927).
» Dr. *Zehnder, R.,* Direktor der Montreux-Oberland-Bahn, Montreux.

Delegierte des Verwaltungsrates:

Herr *Bühler, G.,* a. Nationalrat, Frutigen, für Schutzbauten.
» *Kunz, G.,* a. Ständerat, Bern, speziell für Fragen finanzieller und kommerzieller Natur.

D. Direktor.

Herr Dr. jur. *Volmar, F.,* Bern.

E. Kontrollstelle für 1927.

Mitglieder:

Herr *Römer, H.,* Fürsprecher, Biel.
» *Ott, E.,* Bankdirektor, Bern.
» *Jäggi, E.,* Buchhalter der Berner Oberland-Bahnen, Interlaken.

Suppleanten:

Herr *Wyss, A.,* Verwalter der Hypothekarkasse, Bern († 19. Juli 1927).
» *Bäschlin, H.,* Oberrichter, Bern.
» *Jung, P. E.,* Kantonsbuchhalter, Bern.

An die Aktionäre

der

Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon

Tit.!

Wir haben die Ehre, Ihnen hiermit den Geschäftsbericht sowie die Rechnungen und die Bilanz des Jahres 1927 zur Genehmigung vorzulegen.

I. Allgemeiner Teil.

1. Gesellschaftsorgane.

a. Generalversammlung.

Die *ordentliche Generalversammlung der Aktionäre* wurde am Samstag, den 25. Juni 1927, um 11 Uhr, im Rathaus in Bern abgehalten; es erschienen 16 Aktionäre mit 115,423 vertretenen Aktien, von denen 94,419 stimmberechtigt waren.

Nach Kenntnisnahme vom Genehmigungsschreiben des eidgen. Eisenbahndepartementes und vom Befunde der Kontrollstelle wurden der Geschäftsbericht sowie die Jahresrechnungen und die Bilanz pro 1926 von der Versammlung einstimmig genehmigt unter Entlastung der Gesellschaftsbehörden für ihre Geschäftsführung.

Bei der hierauf folgenden Wahl der *Kontrollstelle* für das Geschäftsjahr 1928 wurden die bisherigen Mitglieder in ihrem Amte bestätigt, nämlich:

als *Revisoren:* Herr *Römer, H.*, Fürsprecher, Biel,
» *Ott, E.*, Bankdirektor, Bern,
» *Jäggi, G.*, Buchhalter der B. O. B., Interlaken.

als *Suppleanten:* Herr *Wyss, A.*, Verwalter der Hypothekarkasse, Bern,
» *Bäschlin, H.*, Oberrichter, Bern,
» *Jung, P.*, Kantonsbuchhalter, Bern.

b. Verwaltungsbehörden.

Im Jahre 1927 haben wir den Tod der Herren alt Generaldirektor E. Will in Bern und Direktor A. Descubes in Paris zu beklagen.

Herr Oberst Will gehörte seit der Konstituierung der B. L. S. im Jahre 1906 dem Verwaltungrat und seit dem Jahre 1918 auch dem Verwaltungsausschuss und der Direktion an.

Herr Direktor Descubes wurde ebenfalls anlässlich der Gründung unserer Gesellschaft in den Verwaltungsrat gewählt und im Jahre 1924 zu dessen Vizepräsidenten ernannt; seit 1912 war er auch Mitglied des Verwaltungsausschusses.

In den beiden Verstorbenen verliert unser Unternehmen verdienstvolle Förderer und hervorragende Mitglieder genannter Behörden, die sich durch ihre fachmännische Tätigkeit und ihre intensive Mitarbeit um unsere Gesellschaft ganz besonders verdient gemacht haben.

Am 19. Juli 1927 starb Herr Hypothekarkasseverwalter Wyss in Bern, gewesener Suppleant der Kontrollstelle.

Den verstorbenen Mitgliedern unserer Verwaltungsbehörden werden wir ein freundliches Andenken bewahren.

Im übrigen ist in der Zusammensetzung der Verwaltungsbehörden pro 1927 keine Aenderung eingetreten.

Der *Verwaltungsrat* sowie der *Verwaltungsausschuss* traten im Berichtsjahre zu je zwei Sitzungen zusammen, während die Direktion fünf Sitzungen abhielt. Als wichtigste der behandelten Geschäfte seien erwähnt: Aufforstungen und Verbauungen an der Südrampe, Geschäftsbericht und Jahresrechnungen pro 1926, Fahrplan, Betriebsbudget, Schwellenbeschaffungen, Verkehrsteilungsangelegenheit S. B. B./B. L. S. usw.

2. Beziehungen zu Staats- und Gemeindebehörden.

Wir können nur mit Befriedigung feststellen, dass die vielen Anknüpfungspunkte und der rege Verkehr mit diesen Behörden zu keinen besondern Bemerkungen Anlass geben. Alle Angelegenheiten konnten zu unserer Zufriedenheit abgewickelt werden.

3. Personalangelegenheiten.

Wie in den letzten Jahren wurden auch im abgelaufenen Geschäftsjahr an die Pensionierten Teuerungszulagen ausgerichtet. Es erhielten:

die Invaliden . . . . . . Fr. 500. —
die Witwen . . . . » 350. —
die Waisen . . . . » 75. —

Die Gesamtsumme dieser zu Lasten der Betriebsgemeinschaft B. L. S./B. N. fallenden Teuerungszulagen bezifferte sich auf *Fr. 19,800. —*, der Anteil der B. L. S. betrug *Fr. 16,364. 20*, wovon Fr. 10,875. 10 auf pensioniertes Schiffspersonal bzw. deren Witwen und Waisen entfallen.

4. Unfallwesen.

Ueber die Unfälle, von denen im Berichtsjahre das Personal der Betriebsgemeinschaft betroffen wurde, gibt nachstehende Zusammenstellung Aufschluss:

Personal-Kategorien	Zahl der Unfälle		Zahl der Unfalltage			
	Betriebs-Unfälle	Nichtbetriebs-Unfälle	Betriebs-Unfälle		Nichtbetriebs-Unfälle	
			im ganzen	im Durchschnitt	im ganzen	im Durchschnitt
Bahningenieure und Bahnmeister . .	1	—	—	—	—	—
Bahn- und Barrierenwärter und -wärterinnen	8	3	116	14,5	24	8,0
Streckenarbeiter	56	3	617	11,0	12	4,0
Stationspersonal ohne Weichenwärter und Rangierpersonal	32	11	385	12,0	54	4,9
Weichenwärter und Rangierpersonal .	16	4	140	8,7	78	19,5
Zugspersonal	38	3	208	6,5	73	24,3
Fahrdienstpersonal	10	3	119	11,9	56	18,7
Lokomotivpersonal	24	5	217	9,0	58	11,6
Werkstättepersonal	67	14	701	10,5	167	10,5
Leitungspersonal	7	—	69	9,9	—	—
Schiffspersonal	13	4	150	11,5	156	39,0
Verwaltungspersonal	1	12	7	7,0	98	8,2
Zusammen	273	62	2729	9,9	776	12,5

Betriebsunfälle mit tödlichem Ausgang sind im Berichtsjahr erfreulicherweise keine zu verzeichnen, dagegen leider ein Nichtbetriebsunfall, dem einer unserer Oberbeamten zum Opfer fiel.

Ferner ereigneten sich je zwei Betriebs- und Nichtbetriebsunfälle, welche teilweise Invalidität zur Folge hatten.

Alle diese Unfälle wurden gemäss den Bestimmungen des Unfallversicherungsgesetzes und unseres Zuschussreglementes erledigt.

Weder Passagiere noch Passanten und Drittpersonen wurden im Jahre 1927 von schwereren Unfällen betroffen.

II. Bahnbau.

1. Grunderwerb.

Im Aufforstungsgebiet Lalden-Brig wurde der Landerwerb für die I. Sektion (Gemeinden Brigerbad und Mund) durchgeführt.

Die im Jahr 1916 gepflogenen und seither unterbrochenen Verhandlungen mit der Gemeinde Steg über Erwerb von Schutzwald im Lötschental wurden wieder aufgenommen und führten zum Abschluss eines Kaufvertrages mit einer Kaufsumme von *Fr. 4824.—*.

Unter diesem Kapitel ist ferner zu erwähnen die Erstellung einer durchbruchsicheren Bahneinfriedigung auf Gebiet der Gemeinde Niedergestelen als Folge einer beim Bahnbau eingegangenen Verpflichtung.

2. Neu- und Ergänzungsbauten.

A. Strecke Thun-Bönigen.

Entsprechend einem Gesuche der Gemeinde Spiez wurden auf der Strecke Gwatt-Spiez drei neue Haltestellen errichtet: Gwattstutz-Strättligen, Kumm und Spiezmoos-Nord. Die Gemeinde Spiez beteiligte sich mit zirka der Hälfte an den Baukosten. Die Haltestellen konnten am 15. Mai 1927 eröffnet werden.

Bei km 0,420 in Scherzligen wurde ein neuer Bahnübergang à niveau erstellt als Folge der Führung der neuen Mönchstrasse von Thun nach der Schadau. Der Uebergang ist durch eine Wärterin bewacht und mit gekuppelten Barrieren versehen.

B. Strecke Spiez-Brig.

Die Arbeiten im Aufforstungs- und Verbauungsgebiet Lalden-Brig wurden unter der Aufsicht unseres Verwaltungsratsdelegierten für Schutzbauten, Herrn a. Nationalrat Bühler in Frutigen, und des Herrn Forstinspektors Dür in Brig fortgesetzt. Die Verbauungsarbeiten in der V. Sektion wurden fertig erstellt; die Aufforstungsarbeiten sind im Gang.

Die Arbeiten in der I. Sektion, an deren auf *Fr. 125,000.—* devisierten Kosten der Bundesrat durch Beschluss vom 28. Februar 1928 eine Subvention von 50 % = *Fr. 62,500.—* bewilligt hat, wurden in Angriff genommen.

Die Verrechnung der Baukosten und der Bundessubvention erfolgt vorläufig auf Konto «Unvollendete Bauobjekte».

An der Kanderkorrektion mussten weitere Ergänzungs- und Herstellungsarbeiten ausgeführt werden im Kostenbetrage von zirka *Fr. 26,000.—*. Diese Arbeiten sind subventionsberechtigt.

Ueber weitere Bauaufwendungen verweisen wir auf die nachstehende Tabelle.

C. Münster-Lengnau.

Die Elektrifikationsarbeiten nahmen ihren programmgemässen Verlauf, so dass der elektrische Betrieb wahrscheinlich am 15. Mai 1928 wird aufgenommen werden können.

D. Dampfschiffhafen Thun.

Das gemeinsame Aufnahmsgebäude B. L. S./S. T. J. wurde fertig erstellt und am 14. Juni 1927 dem Betrieb übergeben.

Bezüglich der Differenzen mit der Bauunternehmung wegen der Bauabrechnung befinden sich die Parteien nun im Prozess, der durch ein Schiedsgericht, bestehend aus drei Bundesrichtern, erledigt werden soll.

Klage und Antwort sind erfolgt.

E. Abrechnung über erledigte Bauobjekte pro 1927.

A. Strecke Thun-Bönigen.

Bezeichnung der Objekte	Total der Ausgaben	Abschreibungen u. Rückerstattungen	Auf Baukonto
I. Allgemeine Kosten und	Fr.	Fr.	Fr.
II. Bahnanlage und feste Einrichtungen.			
1. Umbau der Sicherungsanlage Interlaken-West	43,340. —	12,195. 55	31,144. 45
2. Elektrische Weichen- und Signalbeleuchtung im Bahnhof Spiez	35,994. 65	137. 50	35,857. 15
3. Verbesserung der Zu- und Ueberfahrtsverhältnisse zwischen km 25.580 und 25.760 beim Bahnhof Interlaken-West	4,367. 60	1,324. 05	3,043. 55
4. Erstellen eines Steinpflasterbodens im Leitungsdienst-Magazin Spiez	574. 20	—	574. 20
5. Landerwerb Scherzligen-Bönigen (nachträgliche Entschädigung wegen Bahnhofumbau Spiez) .	200. —	—	200. —
6. Elektrifikation des Industriegeleises Därligen (Anlage B. L. S.)	992. 25	—	992. 25
7. Erstellen einer Barriere beim Niveauübergang km 0.422 bei Thun	5,836. 60	400. —	5,436. 60
8. Erlös aus Landverkäufen	—	361. —	—361. —
Total I und II	91,305. 30	14,418. 10	76,887. 20
III. Rollmaterial.			
9. Dienstwagen:			
Abschreibung des Inventarwertes des zertrümmerten Akkumulatorenwagens B.L.S. X Nr. 9302	—	4,397. 30	—4,397. 30

Bezeichnung der Objekte	Total der Ausgaben Fr.	Abschreibungen u. Rückerstattungen Fr.	Auf Baukonto Fr.
IV. Mobiliar und Gerätschaften.			
10. Neuanschaffungen und Abschreibungen . . .	675. 20	45.	630. 20
V. Hilfsbetriebe.			
Werkstätte Bönigen:			
11. Neuanschaffung von Mobiliar und Gerätschaften	1,642. 40	—	1,642. 40
Gesamttotal Scherzligen-Bönigen	93,622. 90	18,860. 40	74,762. 50

B. Strecke Spiez-Frutigen.

Bezeichnung der Objekte	Total der Ausgaben Fr.	Abschreibungen u. Rückerstattungen Fr.	Auf Baukonto Fr.
I. Allgemeine Kosten und			
II. Bahnanlage und feste Einrichtungen.			
1. Ergänzungsarbeiten an der Kanderkorrektion zwischen Heustrich und Mülenen	43,931. 81	34,398. 80	9,533. 01
2. Beitrag an die Erstellungskosten der Hydrantenanlage Reichenbach	558. —	—	558. —
3. Einrichtung einer Waschküche und eines Hydranten für die Viehwagenwäscherei auf Station Reichenbach	1,883. 60	—	1,883. 60
4. Anschluss des Wärterhauses Nr. 2 bei km 7.657 an die neue Trinkwasserversorgung Reichenbach	1,357. 05	—	1,357. 05
5. Anteil an die Kosten der Niederspannungskreuzung bei km 13.122 Spiez-Frutigen . . .	345. 35	—	345. 35
Total I und II	48,075. 81	34,398. 80	13,677. 01
III. Rollmaterial.			
6. Güterwagen:			
Abschreibung des Inventarwertes des zum Akkumulatorenwagen umgebauten B.L.S. K² Nr. 3134	—	4,510. —	— 4,510. —
IV. Mobiliar und Gerätschaften.			
7. Neuanschaffungen pro 1927:			
Für den Stationsdienst	46. 10	—	46. 10
Für den Fahr- und Werkstättedienst	2,135. 20	—	2,135. 20
Total IV	2,181. 30	—	2,181. 30
Gesamttotal Spiez-Frutigen	50,257. 11	38,908. 80	11,348. 31

Bezeichnung der Objekte	Total der Ausgaben Fr.	Abschreibungen u. Rückerstattungen Fr.	Auf Baukonto Fr.
C. Strecke Frutigen-Brig.			
I. Allgemeine Kosten und			
II. Bahnanlage und feste Einrichtungen.			
1. Ausgaben für Vollendungsbauten Frutigen-Brig: Erwerb von Grund und Rechten	29,931. 90	98. 70	29,833. 20
2. Aufforstungen und Verbauungen im Bundergraben	22,530. 05	5. 05	22,525. —
3. Aufforstungen und Verbauungen im Stockigraben-Felsenburggebiet (Nordrampe)	4,588. 30	—	4,588. 30
4. Aufforstungen Südrampe	1,009. 65	8. 30	1,001. 35
5. Verbauungen bei km 70.55—57	1,410. 05	—	1,410. 05
6. Anbringen von elektr. Orientierungslampen im Riedschuck-, Hothen- und Mahnkinntunnel	4,420. 05	42. 50	4,377. 55
7. Errichtung eines Lichtsignales für fakultative Zugshalte auf Haltestelle Eggerberg	798. 90	—	798. 90
8. Verlängerung des Güterschuppens in Frutigen	6,278. 75	52. 60	6,226. 15
9. Erstellen eines Stützpfeilers bei km 70.918	3,284. 50	—	3,284. 50
10. Erweiterung der Telephonzentrale im Verwaltungsgebäude, Genfergasse 11	754. 85	—	754. 85
11. Bundes- und Kantonsbeitrag an die Kosten pro 1926 der Verbauung und Aufforstung im Bundergraben	—	34,061. 82	—34,061. 82
12. Abschreibung des Bauzinses auf den verkauften Gepäckwagen Nr. 964/965	—	655. 10	— 655. 10
Total I und II	75,007. —	34,924. 07	40,082. 93
III. Rollmaterial.			
13. Elektrische Lokomotiven:			
a) Ausrüstung der elektrischen Lokomotiven Be $^{5}/_{7}$ Nrn. 151—163 mit 2 obern und 4 untern Stirnwandscheinwerfern, System Scintilla	10,854. 75	1,140. —	9,714. 75
b) Einrichtung der elektrischen Heizung von 1000 Volt in den 7 elektrischen Lokomotiven Be $^{5}/_{7}$, Nr. 151—157	60,250. 55	5,600. —	54,650. 55
Nr. 151—156 je Fr. 7,807. 20; » 157 » 7,807. 35.			
14. Personenwagen: Einrichtung der elektrischen Zugsheizung von 1000 Volt in den Personenwagen AB 4ü Nr. 175—180: Nr. 175—179 je . . . Fr. 4,363. 35; » 180 . . . » 4,363. 25 — 26,180. —			
Uebertrag 26,180. —	71,105. 30	6,740. —	64,365. 30

		Total der Ausgaben	Abschreibungen u. Rückvergütungen	Auf Baukonto
		Fr.	Fr.	Fr.
Uebertrag	26,180. —	71,105. 30	6,740. —	64,365. 30
C 4ü Nr. 805—812:				
Nr. 805—811 je . . . Fr. 3,637. 35				
» 812 . . . . » 3,637. 15	29,098. 60			
C 4ü Nr. 861—869:				
Nr. 861—862 je . . . Fr. 1,986. 45				
» 863—868 » . . . » 3,654. 30				
» 869 . . . . » 3,654. 50	29,553. 20	88,167. 50	3,335. 70	84,831. 80
15. Gepäckwagen.				
Abschreibung des Inventarwertes der verkauften Gepäckwagen:				
F 4ü Nr. 964—965:				
Nr. 964 . . . . Fr. 34,359. 90				
» 965 . . . . » 34,374. 69		—	68,734. 59	— 68,734. 59
16. Dienstwagen.				
Neuer Akkumulatorenwagen X 9302 (umgebauter K2 3134)		4,510. —	—	4,510. —
Total III		163,782. 80	78,810. 29	84,972. 51
IV. Mobiliar und Gerätschaften.				
17. Neuanschaffungen und Abschreibungen im Jahre 1927:				
Für die allgemeine Verwaltung		5,278. 95	487. —	4,791. 95
Für den Unterhalt und die Bewachung der Bahn		50. —	—	50. —
Für den Stationsdienst und die Zugsbegleitung		1,099. 10	—	1,099. 10
Für den Fahr- und Werkstättedienst		638. 20	1,020. 80	— 382. 60
Total IV		7,066. 25	1,507. 80	5,558. 45
Gesamttotal Frutigen-Brig		245,856. 05	115,242. 16	130,613. 89

D. Strecke Münster-Lengnau.

	Total der Ausgaben	Abschreibungen u. Rückvergütungen	Auf Baukonto
I. Allgemeine Kosten und			
II. Bahnanlage und feste Einrichtungen.			
1. Unerledigte Expropriationsfälle M. L.	14,638. 70	—	14,638. 70
2. Eternitverkleidung, elektr. Lichtinstallation und Ofeneinbau im Wärterhaus III Grenchen Nord	852. 05	—	852. 05
3. Erlös aus Landverkäufen	—	102,206. —	— 102,206. —
Total I und II	15,490. 75	102,206. —	— 86,715. 25

Bezeichnung der Objekte	Total der Ausgaben Fr.	Abschreibungen u. Rückerstattungen Fr.	Auf Baukonto Fr.
III. Mobiliar und Gerätschaften.			
4. Neuanschaffungen und Abschreibungen im Jahre 1927:			
Für den Unterhalt und die Bewachung der Bahn	10,198.15	42.55	10,155.60
Für den Stationsdienst und die Zugsbegleitung	19.—	—	19.—
Total III	10,217.15	42.55	10,174.60
Gesamttotal Münster-Lengnau	25,707.90	102,248.55	—76,540.65

Rekapitulation.

A. Strecke Scherzligen-Bönigen	93,622.90	18,860.40	74,762.50
B. » Spiez-Frutigen	50,257.11	38,908.80	11,348.31
C. » Frutigen-Brig	245,856.05	115,242.16	130,613.89
D. » Münster-Lengnau	25,707.90	102,248.55	—76,540.65
Gesamttotal	415,443.96	275,259.91	140,184.05

III. Bahn-Unterhalt und Betrieb.

1. Bahn-Unterhalt.

Die zu Lasten des Erneuerungsfonds gehenden Unterhaltungsarbeiten für den Oberbau erforderten in den Jahren 1926 und 1927 folgende Aufwendungen:

Strecken Thun-Bönigen und Spiez-Brig.

	1926 Fr.	1927 Fr.
Schienen und Befestigungsmittel	107,692.56	96,840.27
Schwellen-, Brücken- und Weichenhölzer	67,719.99	34,816.08
Weichen und deren Bestandteile	296.40	1,477.45
	175,708.95	133,133.80
Hierzu: 10 % für Arbeitslöhne	17,570.89	13,313.38
	193,279.84	146,447.18
Hiervon ab: Wert des gewonnenen Altmaterials	58,308.59	41,030.—
Effektive Belastung des Erneuerungsfonds	134,971.25	105,417.18

Die Kostenverminderung im Berichtsjahr gegenüber 1926 rührt hauptsächlich davon her, dass über 2000 Stück Schwellen weniger zur Auswechslung kamen.

Auf Ende 1927 sind folgende Geleisestrecken im grossen Lötschbergtunnel umgebaut worden:

Ende 1926		5882 m
1927	km 2,185—3,625 Brigergeleise	1440 »
	» 2,184—3,624 Spiezergeleise	1440 »
	Total	8762 m

oder ca. 30 % der ganzen Geleiselänge im Tunnel.

Strecke Münster-Lengnau.

Aufwendungen zu Lasten des Erneuerungsfonds.	1926 Fr.	1927 Fr.
Schienen und Befestigungsmittel	47,575. 35	35,286. 50
Schwellen, Brücken- und Weichenhölzer	4,995. 15	151. 70
	52,570. 50	35,438. 20
Hierzu: 10 % für Arbeitslöhne	5,257. 05	3,543. 80
	57,827. 55	38,982. —
Hiervon ab: Wert des gewonnenen Altmaterials	23,552. 20	17,680. —
Effektive Ausgaben	34,275. 35	21,302. —

Die Minderausgaben gegenüber dem Vorjahr sind zurückzuführen auf den Schienenumbau, der sich rund auf 1530 m erstreckte gegenüber 2153 m.

In den obgenannten Zahlen sind die Kosten für den ausserordentlichen Schienenumbau im Grenchenbergtunnel inbegriffen. Auf Ende 1927 sind folgende Strecken umgebaut:

Total Ende 1926		6158 m
1927	km 6,038—7,568 =	1530 »
	Total	7688 m

oder rund 90 % der ganzen Tunnelstrecke.

Es gelangten zur Auswechslung:

Strecken Thun-Bönigen und Spiez-Brig.	1926 Stück	1927 Stück
Schienen, diverse Längen, neue	491	375
» » » gebrauchte	345	226
Buchenschwellen, neue	4478	2037
» gebrauchte	31	32
Eichenschwellen, neue	7	5
» gebrauchte	27	65

Strecke Münster-Lengnau.	1926 Stück	1927 Stück
Schienen, diverse Längen, neue	289	210
» » » gebrauchte	17	14
Buchenschwellen, neue	321	2
» gebrauchte	—	6

2. Betrieb.

Der Fahrplan vom 15. Mai 1926 ist am 15. Mai 1927 durch einen neuen, wiederum für ein Jahr gültigen Fahrplan ersetzt worden. Zu demselben sind folgende wesentliche Bemerkungen anzubringen:

a. Internationaler Verkehr.

Die schon seit Jahren angestrebte und für die B. L. S. lebenswichtige Verbindung zwischen den am frühen Morgen in Basel eintreffenden Nachtzügen aus Deutschland, Holland und Belgien und unserm Zug 138 nach dem Oberland, Wallis und Italien konnte noch nicht hergestellt werden. Trotzdem an der internationalen Fahrplankonferenz in Baden-Baden der Fahrplan für diesen Zug auf Basel ab 6.45, Bern an 8.32 aufgestellt und die Abfahrt des Zuges 138 in Bern mit 8.45 der Ankunft des Zuges von Basel angepasst worden war, scheiterten die weitern Verhandlungen, zum Teil wegen der ungünstigen Anschlussverhältnisse aus Deutschland, hauptsächlich aber am Widerstand der S. B. B., welche die Mehrleistung Basel-Bern noch nicht übernehmen wollten. Immerhin hat der Vorsteher des eidg. Eisenbahndepartements die S. B. B. beauftragt, die nötigen Vorkehren zu treffen, damit die Verbindung auf den Fahrplanwechsel 1928 in zweckmässiger Weise hergestellt werden könne.

Die Verbindung England-Schweiz-Italien via Delle (Zug 138) ist in der Weise verbessert worden, dass die Abfahrt in London statt um 14.00 Uhr erst um 16.00 Uhr erfolgt, wodurch die Reisedauer London-Bern und Mailand um 2 Stunden gekürzt wurde.

Schnellzug 143 (alt 145) Mailand-Delle-Paris erhält nun während des ganzen Jahres Anschluss an Zug D (Basel)-Belfort-Boulogne, mit Ankunft in London um 15.30 Uhr. Damit ist die wichtige Verbindung nach England endgültig hergestellt und der zu gewissen Jahreszeiten nötig gewesene Umweg über Paris vermieden.

Der Calais-Oberland-Express (kombiniert mit Zügen 138/1738 — 243) verkehrte vom 15. Dezember 1926 bis 5. Januar 1927 und vom 15.—30. Januar 1927 täglich, statt nur 3 Mal wöchentlich.

Die Tagesverbindung Interlaken-Paris via Pontarlier (1. Juli bis 10. September), welche im Sommer 1926 durch Zug 1809 vermittelt wurde, ist durch gesonderte Führung Interlaken-Spiez (Zug 335) in dem Sinne verbessert worden, dass der Abgang in Interlaken-Ost um 25 Minuten später, d. h. auf 10.55 Uhr angesetzt werden konnte.

Ein neuer Kurswagen I./II. Klasse Altona/Hamburg-Mailand verkehrt nun ganzjährig in Zug 144. Im Rückweg besteht einstweilen mangels Anschlusses in Basel an Zug 137 kein direkter Durchlauf:

Der Schlafwagen Paris-Brig in Zug 138 verkehrte seit 1. Dezember 1926 bis und ab Genua. Wegen unbefriedigender Frequenz in Italien musste derselbe leider ab 1. Dezember 1927 wieder auf die Strecke Paris-Brig beschränkt bleiben.

Der Kurswagen Calais-Mailand-Boulogne in Zügen 138—143 verkehrt seit 15. Mai bis und ab Brindisi zum Anschluss an die nach Egypten abgehenden bzw. von dort ankommenden Dampfer des Triester Lloyd.

b. Interner Verkehr.

Der im Sommer stark belastete Personenzug 1904 Spiez-Brig wurde vom 15. Mai bis 30. September beschleunigt geführt und in Brig zum Anschluss an den neuen Morgenschnellzug Brig-Lausanne gebracht. Auf der Strecke Spiez-Kandersteg ist unmittelbar hinter Zug 1904 ein Entlastungszug 504 geführt worden.

Die Saison-Tramzüge 406/407 (1. Juli bis 10. September) Spiez-Reichenbach-Spiez sind bis und ab Frutigen geführt worden.

Personenzug 508 Spiez-Kandersteg (Spiez ab 11.38) ist durch Zug 510 (Spiez ab 12.38) ersetzt worden, während die bisherigen Tramzüge 410/413 Spiez-Reichenbach-Spiez (15. Mai bis 30. September) ganzjährig durch die Tramzüge 408/413 Spiez-Frutigen-Spiez ersetzt worden sind. Letzterer wurde bis Thun fortgesetzt als Zubringer zu Schnellzug 135. Als Gegenstück Thun-Spiez verkehrte neu Tramzug 410, Thun ab 12.37.

Die im Sommer 1926 eingeführten und auf der Strecke Spiez-Interlaken mit Zügen 1737/1720 kombiniert geführten Saison-Expresszüge (1. Juli bis 10. September) Interlaken-Montreux-Interlaken sind auf der Strecke Spiez-Interlaken, mit Rücksicht auf deren veränderte Lage zwischen Spiez und Montreux, als besondere Züge geführt worden.

Die übrigen eingetretenen Aenderungen betreffen Verschiebungen von Zügen in Anpassung an deren Verbindungen auf den Anschlusspunkten.

Die Fahrleistungen inbegriffen diejenigen auf der Linie Münster-Lengnau zeigen folgendes Bild:

Gefahrene Zugskilometer:

	Pers.-Züge	Güterzüge	Total
1926	981,595	435,296	1,416,891
1927	984,158	371,464	1,355,622
	+ 2,563	— 63,832	— 61,269

Die Verminderung der gefahrenen Zugskilometer im Güterdienste ist zurückzuführen auf die Indienstnahme der neuen Be 6/8-Lokomotiven.

3. Tarifwesen und Kommerzielles.

a. Allgemeines.

Durch die Stabilisierung der italienischen und der französischen Valuta ist eine fühlbare Erleichterung in der Erstellung und Anwendung der internationalen Eisenbahntarife eingetreten. Geblieben ist jedoch die Unstabilität der internen Tarife der am direkten Verkehr mit der Schweiz und im Transit durch dieselbe beteiligten Länder. Aenderungen des allgemeinen Teuerungskoeffizienten, Verschlechterung der Rentabilität der betreffenden Bahnen und andere Gründe haben auch im Berichtsjahre wieder die meisten der grossen ausländischen Bahnnetze von West- und Mitteleuropa veranlasst, ihre internen Tarife in mehr oder minder tiefgreifender Weise zu ändern. Die Folge davon sind Verschiebungen der Konkurrenzverhältnisse und die Notwendigkeit teilweiser oder gänzlicher Umarbeitung der direkten Tarife.

Im Jahre 1927 wurden, soweit die B. L. S. betreffend, neu herausgegeben 41 Reglemente, Instruktionen und Tarife; dazu kommen 173 Nachträge.

b. Personen- und Gepäckverkehr.

Der *Normaltarif* für den Personen- und Gepäckverkehr hat im Berichtsjahre keine Aenderungen erfahren.

Am 15. Mai 1927 wurden die zwischen Gwatt und Spiez gelegenen *Haltestellen Gwattstutz-Strättligen*, *Kumm* und *Spiezmoos-Nord* eröffnet. Sie sind ohne Personalbesetzung und dienen nur dem Personenverkehr.

Durch die eingetretene Vermehrung der Haltestellen ohne Personalbesetzung — im Bereiche der Betriebsgemeinschaft B. L. S./B. N. bestehen nun bereits deren 18 — war die Abfertigung im Zuge mit sogenannten Trambilletten zu umständlich geworden. Deswegen und um an Kontroll- und Abrechnungsarbeit zu sparen, haben wir auf 1. Juli 1927 für die Billetausgabe in den Zügen der Betriebsgemeinschaft B. L. S./B. N. ein neues Verfahren eingeführt; für einfache Fahrten kommt grundsätzlich das Taxmarkensystem und für Hin- und Rückfahrten das Zettelbilletsystem (Durchschreibeverfahren) zur Anwendung. Auch beim Taxmarkensystem ist für eine gewissenhafte Anteilsausscheidung zwischen den einzelnen Bahnen der Betriebsgemeinschaft gesorgt. Dem neuen Verfahren haftet der Nachteil an, dass der Billetabsatz ab unbesetzten Haltestellen nicht mehr statistisch erfasst werden kann; anderseits wird aber damit eine beträchtliche Arbeitsersparnis erzielt, was unter den heutigen wirtschaftlichen Verhältnissen ins Gewicht fällt. — Ferner wurde uns durch das Taxmarkensystem die Möglichkeit geboten, vom 20. August 1927 an ab allen unbesetzten Haltestellen Billette zur *halben* Taxe auch im Nahverkehr abzugeben, was vorher bei den im Vorortsrayon der Städte Bern und Thun gelegenen Haltestellen nicht durchführbar war. Der Ausschluss von Retourbilletten im Nahverkehr ab den letztgenannten Haltestellen muss dagegen bestehen bleiben.

Im Einverständnis mit dem eidgenössischen Eisenbahndepartement haben die am schweizerischen Gesellschafts- und Schulfahrtentarif beteiligten Bahn- und Dampfschiffahrts-Unternehmungen beschlossen, die Fahrpreise dieses Tarifs von Fall zu Fall herabzusetzen, falls und soweit dies zur Bekämpfung der Autokonkurrenz erforderlich ist. Ausserdem wurden besondere Massnahmen ergriffen, um die Veranstaltung von Gesellschaftsreisen mit Bahn und Schiff zu fördern. Hierzu gehört auch, dass die grösseren Stationen beauftragt wurden, nötigscheinendenfalles die Veranstaltung von solchen Reisen selber an die Hand zu nehmen. Die während der Sommersaison 1927 mit dieser Neuerung gemachten Erfahrungen waren nicht unbefriedigend.

Im Interesse einer Vermehrung des Wintersportverkehres wurden für die Zeit vom 17. Dezember 1927 bis 1. April 1928 ab Bern und Thun nach verschiedenen Stationen des Gantristgebietes und des Berner Oberlandes Wintersportbillette zu ermässigter Taxe eingeführt. Solche waren lediglich am Samstag und Sonntag und nur in bestimmten Zügen gültig. Den am weitesten abgelegenen Sportplätzen dürfte diese Taxermässigung am meisten zugute gekommen sein.

Der Förderung des Touristenverkehres dient die von den schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen mit Wirkung ab 1. Mai 1927 bewilligte frachtfreie Beförderung von Faltbooten im Gepäckwagen.

In das Gebiet der Zusammenarbeit von Eisenbahn und fahrplanmässigen Autokursen gehören folgende Massnahmen: Einführung direkter Billette zwischen Stationen der S. B. B. und schweizerischen Privatbahnen einerseits und Autostationen der schweizerischen Postverwaltung (Alpenposten) anderseits auf 6. Juli 1927; Schaffung eines direkten Gepäcktarifs für den Verkehr mit den Postautostationen des Surbtales auf 1. November 1927; Einführung der direkten Gepäckabfertigung Adelboden-London auf 15. Dezember 1927.

Im Interesse der Hebung des Touristenverkehrs wurden auf 15. Juli 1927 *internationale Tarife für Gesellschaftsreisen geschaffen*, und zwar für den Verkehr Niederlande-Schweiz via Köln und via Frankreich, Deutschland-Schweiz, Deutschland-Italien und Schweiz-Italien.

Ein *Rundreisetarif* (feste Touren) Deutschland- und Oesterreich-Schweiz ist am 15. Juni in Kraft getreten.

Der durch den Krieg beseitigte Personen- und Gepäcktarif (gewöhnliche Billette) Schweiz-Südfrankreich via Italien konnte endlich am 1. Juni 1927 wieder eingeführt werden.

Die früher auf den Inlandsverkehr beschränkte *Expressgutbeförderung* wird nun nach und nach auch in internationalen Verkehren eingeführt.

Die Zahl der in- und ausländischen Reisebureaux, welche zum Verkauf von eigenen Strecken-Fahrscheinen (sog. Unternehmer-Fahrscheinen) auf die schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffstrecken ermächtigt sind, hat sich im Berichtsjahre abermals vermehrt.

Die Billette einfacher Fahrt wurden von den schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen zur Hin- und Rückfahrt gültig erklärt für die Besucher bzw. Teilnehmer nachgenannter Veranstaltungen des Jahres 1927: Automobilausstellung in Genf, Schweizer Mustermesse in Basel, eidgenössisches Musikfest in La Chaux-de-Fonds, eidgenössisches Hornusserfest in Kirchberg und Comptoir Suisse des industries alimentaires et agricoles in Lausanne.

Auch im Jahre 1927 haben wir eine Anzahl von *Extrazügen zu ermässigten Fahrpreisen* veranstaltet. Doch litt deren Frequenz wiederholt unter den ungünstigen Witterungsverhältnissen.

Ueber die *Entwicklung des Personenverkehrs* ist zu sagen, dass der *internationale Transitverkehr* via B. L. S. nur langsam zunimmt. Mag dies auch zum guten Teil darauf zurückzuführen sein, dass der Fremdenbesuch Italiens in den zwei letzten Jahren, d. h. seit dem Jubiläumsjahr der römisch-katholischen Kirche, eher rückläufige Tendenz zeigt, so steht doch ausser allem Zweifel, dass dieser Transitverkehr bedeutend grösser wäre, wenn unsere Route hinsichtlich der Führung direkter Personenwagen mit der gleichen Rücksicht behandelt würde wie die Gotthard- und Vallorbe-Simplon-Route.

Der *internationale Touristenverkehr* nach dem *Berner Oberlande* und dem *Oberwallis* hat den im Jahre 1926 gegen 1925 erlittenen Rückschlag nun annähernd wieder eingeholt. Der *innerschweizerische Touristenverkehr* litt 1927 unter der sehr ungünstigen Witterung sowie unter der Automobilkonkurrenz.

c. Güter- und Tierverkehr.

Das Tarifwesen für den *Güterverkehr* der schweiz. Eisenbahnen wird derzeit beherrscht von der Autokonkurrenz. Zu deren Bekämpfung ist im Jahre 1926 die « Sesa, Schweizerische Express A. G. » gegründet worden (vgl. unsern Geschäftsbericht pro 1926). Aus deren Tätigkeit pro 1927 erwähnen wir zunächst die auf 1. Februar 1927 durchgeführte Vereinheitlichung und Ermässigung der *Camionnagetarife* für die wichtigeren Stationen der S. B. B.; dabei muss allerdings ein Teil der Taxherabsetzung vorläufig durch die Bahnen getragen werden. Die B. L. S. ist an dieser Massnahme beteiligt durch die Gemeinschaftsstationen Brig und Moutier. Inwieweit durch die damit erreichte Verbilligung des Transportes vom Domizil des Versenders zum Domizil des Empfängers der Autokonkurrenz Abbruch getan wird, lässt sich heute noch nicht mit Bestimmtheit ermitteln. Von grösserer Wirkung sind zweifelsohne die von der Sesa abgeschlossenen Transportabkommen, durch welche einem bestimmten Güterversender bzw. Güterempfänger Spezialfrachtsätze bewilligt werden, die der Autokonkurrenz Rechnung tragen. Voraussetzung ist ein teilweiser oder gänzlicher Verzicht des Kontrahenten auf die Konkurrenzierung der Bahn mit Lastautos, ferner ein gewisses Minimaltransportquantum. In rechtlicher Beziehung ist für diese Taxermässigungen massgebend die bereits in unserm letzten Geschäftsberichte erwähnte, von den beteiligten Bahnen mit Zustimmung

des eidgenössischen Eisenbahndepartements sub Nr. 239/1927 des Schweizerischen Eisenbahnamtsblattes erlassene Bekanntmachung « Massnahmen betreffend die Automobiltransporte », gültig ab 1. April 1927. Bis Ende 1927 wurden auf Grund von 520 solcher Transportabkommen auf den schweizerischen Eisenbahnen 347,145 Tonnen befördert. Hiefür wurden vereinnahmt Fr. 5,106,176. —. während die tarifgemässen Frachtsätze Fr. 6,641,711. — eingebracht hätten. Die gewährte Ermässigung beträgt somit im Durchschnitt ca. 23 %. Es steht ausser Zweifel, dass durch diese Transportabkommen die Zunahme der Autokonkurrenz im Güterverkehr wenn noch nicht zum Stillstand gebracht, so doch stark verlangsamt werden konnte. Im Jahre 1928 wird auf dem gleichen Wege weiter gefahren, und die Zahl sowohl der Transportabkommen als auch der auf Grund von solchen beförderten Gütertonnen ist in raschem Anwachsen begriffen. Gleichwohl drang bei den S. B. B. und den am direkten schweizerischen Güterverkehr beteiligten Privatbahnen die Ansicht durch, dass es auf die Dauer bei diesen Sondermassnahmen sein Bewenden nicht haben könne, sondern dass ein allgemeiner Tarifabbau eintreten müsse, wenn auch nach Möglichkeit beschränkt auf diejenigen Distanzzonen und Tarifklassen, die am meisten der Autokonkurrenz ausgesetzt sind. Ein solcher Tarifabbau wurde im Berichtsjahre von den S. B. B. im Benehmen mit den grössern Privatbahnen vorbereitet. Jedoch hielten die S. B. B. bis jetzt den Zeitpunkt noch nicht für gekommen, um ihrem Verwaltungsrate und den beteiligten Privatbahnen eine bezügliche Vorlage zur Beschlussfassung zu unterbreiten.

Als *partiellen* Tarifabbau im Güter- und Tierverkehr qualifizieren sich folgende, den schweizerischen Reformtarifbahnen gemeinsame Massnahmen: die ab 21. März 1927 gültige Rabattgewährung von 50 % für die Beförderung von feldbesichtigten und anerkannten Saatkartoffeln in- und ausländischer Herkunft; die am 1. April 1927 in Kraft getretene Taxherabsetzung für lebende Tiere der II. Tarifklasse (Rinder, Kühe etc.) in Wagenladungen von 13 und mehr Stück; die seit dem 1. September 1927 zugestandene Abfertigung von Häuten und Fellen zur Stückgutklasse 2 (statt 1) und endlich die auf 1. Dezember 1927 erfolgte Einführung ermässigter Taxen für den regelmässigen Transport von Rahm zur Verbutterung.

Im übrigen sind zugunsten der einheimischen Landwirtschaft auch im Berichtsjahre wieder temporäre Frachtermässigungen gewährt worden für folgende Artikel schweizerischer Herkunft: Kern- und Steinobst, Trauben, Kastanien, Weinmost, neuer Wein und Obstwein.

Eine ähnliche Begünstigung wurde vom 15. November 1927 bis 29. Februar 1928 für natürliches Mineralwasser (auch mit Kohlensäurezusatz) gewährt.

Gemäss Beschluss der Kommerziellen Konferenz schweizerischer Transportanstalten wird seit dem 2. Mai 1927 die Vergünstigung, bestehend in der Beförderung von *leeren, gebrauchten Emballagen* (Fässer, Körbe, Säcke etc.) zum *halben* (statt ganzen) Gewicht nur noch gewährt, wenn der Auflieferung der leeren Emballagen ein *Volltransport* mit der *Bahn* unmittelbar vorausgeht oder unmittelbar nachfolgt. Geschieht der Volltransport mit Auto, so wird demnach für den Rücktransport der leeren Emballage mit der Bahn das ganze Gewicht der Frachtberechnung zugrunde gelegt.

Im Interesse der Entwicklung der elektrochemischen Industrie im Oberwallis haben die S. B. B. und unsere Verwaltung Taxermässigungen für folgende Transporte eingeräumt: Amoniakwasser (Salmiakgeist) ab Visp nach verschiedenen schweizerischen Stationen vom 7. März an; Meta-Brennstoff ab Visp nach schweizerisch-deutschen Grenzstationen vom 15. Juni an; Salpetersäure ab Visp nach verschiedenen Grenzstationen sowie innerschweizerischer Verbrauchsstationen vom 1. August an; Kalzium-Karbid ab Hothen und Visp nach Basel transit mit Bestimmung Holland, Belgien, Luxemburg und Dänemark vom 8. Juni an.

Zwecks Bekämpfung der Autokonkurrenz haben wir mit einer oberländischen Grossmühle ein Abkommen getroffen, wonach diese in den hierzu vergrösserten Güterschuppen der Stationen Frutigen und Zweisimmen ein Lager von Mühlenfabrikaten unterhält und von dort aus ihre Kundschaft in der nähern und weitern Umgebung bedient. Die Funktionen des Lagerverwalters werden von unserm Stationspersonal besorgt. Die Zufuhr der Mühlenfabrikate muss per Bahn geschehen.

Ausserordentlich drückend ist die Autokonkurrenz in Ansehung der Holztransporte aus dem Simmental und Saanenland, und zwar insbesondere deswegen, weil die von Bern und Thun beladen nach dem Simmental fahrenden Lastautos auf dem Rückwege Bau- und Brennholz zu sehr billigen Frachtsätzen mitnehmen können. Wir waren daher gezwungen, zusammen mit der S. E. B., E. Z. B. und M. O. B. auf den ohnehin billigen Sätzen des Ausnahmetarifs für Holz von Fall zu Fall noch Frachtrückvergütungen einzuräumen.

In Abänderung einer im Berichte pro 1926 erwähnten Tarifmassnahme wurden vom 25. Mai bis 30. November 1927 auf Sendungen von Sömmerungsvieh in Wagenladungen der Klassen II, III und IV des Tiertarifs von Gwatt und weiterher, Richtung Thun, nach Oey-Diemtigen und weiter, Richtung Erlenbach i. S., auf dem Hinwege 10 % und auf dem Rückwege 30 % der auf die Strecken der E. Z. B., S. E. B. und B. L. S. entfallenden Frachtanteile rückvergütet.

Die äusserst scharfe Konkurrenzierung des schweizerischen Importes und Exportes über Genua durch nördliche Häfen zwang uns zu angemessenen Frachtermässigungen ab Iselle transit (Genua) nach innerschweizerischen Stationen bzw. umgekehrt für Schokolade, ferner für Maschinen und Maschinenteile, ausserdem zu einer Erhöhung der bereits früher eingeräumten Taxreduktionen für Getreide und Rohkakao. An diesen Massnahmen beteiligten sich die S. B. B. nicht, wohl aber an einer Ermässigung der Transittaxen für Maschinen und Güter der allgemeinen Klasse B im Verkehr Deutschland-Genua.

Die Bemühungen, die durch den Krieg beseitigten direkten Ausnahmetarife für Lebensmittel aus Italien nach England wieder herzustellen, sind bis jetzt erfolglos geblieben. Dagegen wurde auf 1. Juni 1927 ein solcher Tarif nach holländischen und belgischen Seehäfen (mit Bestimmung England) via Deutschland eingeführt.

Die Abwehr der *ausländischen Bahnkonkurrenz*, insbesondere der französischen, hat auch im Berichtsjahre wieder den S. B. B. und unserer Verwaltung — sowohl der B. L. S. als der M. L. B., letzterer aber verhältnismässig am meisten — sehr grosse Taxopfer auferlegt. Immerhin waren diese im Berichtsjahre verhältnismässig kleiner als im Jahre 1926, solches als Folge der Verbesserung des Standes der französischen Valuta und der auf 1. September 1926 eingetretenen Erhöhung der internen französischen Gütertarife. Eine weitere, allerdings bescheidene Erhöhung dieser Tarife ist auf 1. März 1928 eingeführt worden.

Die seit November 1924 vollständig ausgebliebenen *Wiedergutmachungskohlen-Transporte Ruhr-Italien via Schweiz* haben im Frühjahr 1927 in bescheidenem Umfange wieder eingesetzt und bis heute angedauert. Sie mussten jedoch, der Konkurrenz des Seeweges über Rotterdam-Gibraltar wegen, durch beträchtliche Frachtermässigungen erkauft werden.

Der Güterverkehr *aus* der Schweiz nach *Italien* hielt sich ungefähr auf bisheriger Höhe. Die Konkurrenzierung des schweizerischen *Importes über Genua* durch die nördlichen Häfen und nicht zuletzt durch den Autoverkehr ab Basel ins Innere der Schweiz hat sich im Berichtsjahr noch verschärft, und nur durch Gewährung angemessener Frachtermässigungen ist es uns gelungen, diesen Verkehr über unsere Route im ganzen genommen in bisherigem Umfang zu erhalten.

Der *innerschweizerische Güterverkehr* leidet noch immer unter der Autokonkurrenz; erfreulicherweise zeigen die Transporte der elektrochemischen Industrie steigende Tendenz.

d. Fahrgeldrückerstattungen.

Wegen Nichtausnützung von Billetten und aus ähnlichen Gründen sind im Berichtsjahre an Taxrückerstattungsbegehren eingegangen 1644 (1926: 1420)

Ferner sind auf Grund des schweizerischen und des internationalen Fahrgeldrückerstattungs-Uebereinkommens von andern Verwaltungen Erstattungsbegehren auf unsere Rechnung erledigt worden, und zwar 1748 (1926: 1539)

Die Zahl der von unsern Stationen selbständig erledigten Fälle beträgt 583 (1926: 543)

Total 3975 (1926: 3502)

e. Frachtrückerstattungen.

Frachtrückerstattungsbegehren wegen unrichtiger Anwendung von Tarifen, Gesuche um nachträgliche Anwendung von Reexpeditions- und Exporttarifen oder um Einhaltung von Rückvergütungsversprechen (inbegriffen Einhaltung der Parität mit der Auslandskonkurrenz), ferner Verschleppungsregelungen waren insgesamt 6860 zu behandeln (1926: 7038).

4. Reklamationswesen.

An Entschädigungsforderungen aus Zugsverspätungen, sowie wegen Havarien, Verlust, Manko- und Lieferfrist-Ueberschreitungen im Personen-, Gepäck-, Tier- und Güterverkehr aller unserer Transportanstalten, mit Ausnahme der Bern-Neuenburg-Bahn, waren 999 (1926: 1078) Fälle zu behandeln, wovon 12 (10) auf das Dampfschiffunternehmen entfallen.

Aus diesen Reklamationsfällen und aus den von andern Verwaltungen gemäss den bestehenden Abkommen erledigten Forderungen waren an Entschädigungen von unsern Bahnunternehmen Fr. 11,542. — (1926: Fr. 15,755. 81) und vom Schiffsunternehmen Fr. 20. 19 (1926: Fr. 58. 69) zu bezahlen.

5. Publizitätswesen.

Für die Förderung des Reise- und Ausflugsverkehrs nach dem Berner Oberland und dem Oberwallis, sowie des internationalen Verkehrs über die Lötschbergbahn wurde auch im verflossenen Jahre das Möglichste geleistet durch Auskunfterteilung und Abgabe von Propagandamaterial aller Art an zahlreiche Einzelpersonen, Bahnen, Reise- und Verkehrsbureaux, Gesellschaften und Schulen, durch Insertionen in in- und ausländischen Zeitungen und Zeitschriften, durch Anschlag und Verbreitung von Plakaten und Bildern, Ausleihung und Abgabe von Photos und Klischees zu Illustrationszwecken und durch Beteiligung an Ausstellungen sowie Unterstützung von Vortragsreisenden und Reklamemassnahmen aller Art.

Mit einer grossen Zahl amtlicher und öffentlicher Stellen, Verkehrs- und Reisebureaux des In- und Auslandes konnten im Berichtsjahre wiederum sehr angenehme Beziehungen unterhalten werden. Es sei den leitenden Persönlichkeiten auch an dieser Stelle ihre tatkräftige Unterstützung bestens verdankt.

6. Personalbestand B. L. S. / B. N.

inbegriffen die von der B. L. S. mitbetriebenen Linien und den Dampfschiffbetrieb Thuner- und Brienzersee.

	Bestand des ständigen Personals: auf 31. Dez. 1926		auf 31. Dez. 1927	
I. Allgemeine Verwaltung.				
Sekretariat, Kanzlei, Registratur und Archiv	7		6	
Hauptkasse	2		2	
Hauptbuchhaltung (inkl. Titel- und Couponsdienst)	5		5	
Verkehrsbureau (Abrechnungswesen, Verkehrsstatistik, Publizität, Verwaltung der Drucksachen)	35		35	
Kommerzieller Dienst (Tarifwesen; Fracht- und Fahrgeld-Reklamationsdienst)	13		13	
Abwartpersonal	4		4	
		66		65
II. Unterhalt und Bewachung der Bahn.				
Zentralbureau in Bern	9		12 §	
Bahnmeister	7		6	
Bahnmeistergehilfen	2		2	
Vorarbeiter inkl. Stellwerkvorarbeiter	19		17	
Bahnwärter	29		29	
Bahnarbeiter mit Jahresvertrag	63		63	
Ständige Bahnarbeiter im Taglohn (inbegriffen die ständigen Spezialwachen B. L. S.)	67		66	
Barrieren-Wärter und -Wärterinnen	35		35	
		231		230
III. Stationsdienst und Zugsbegleitung.				
Zentralbureau (inbegriffen Telegraphenbureau der Verwaltung)	9		10	
Wagenkontrolle	3		3	
Bahnhofvorstände und deren Stellvertreter	3		3	
Souschefs	2		2	
Stationsvorstände	54		54	
Stationsgehilfen und Lehrlinge	106 *		103 **	
Einnehmer und Kassabeamte	7		7	
Gepäckexpedienten	1		1	
Portier	1		1	
Güterexpedienten	3		3	
Haltestelle-Vorsteher und -Vorsteherinnen	1		1	
Vorarbeiter	7		7	
Stellwerk- und Weichenwärter	47		45	
Uebertrag	244	297	240	295

* 2 Gehülfen temporär im Auslandsurlaub (Ausbildung in Fremdsprachen).

** 7 » » » » » » »

§ Das Personal des früheren Bahningenieurbureaus in Spiez ist nun dem Zentralbureau in Bern zugeteilt worden.

Uebertrag	244	297	240	295
Stationsarbeiter mit Jahresvertrag	41		40	
Ständige Stationsarbeiter im Taglohn	5		5	
Zugführer	30		29	
Kondukteure	84		81	
Bremser	3		3	
		407		398
IV. Fahr- und Werkstättedienst.				
Zentralbureau	9		8	
Depotchefs (zugleich Werkstättevorstände) und deren Stellvertreter	4		4	
Gehilfen für Depot- und Werkstättedienst	10		10	
Lokomotivführer	58		60	
Heizer und Beimänner	35		32	
Visiteure und deren Gehilfen	10		10	
Lokomotivreiniger	21		20	
Wagenreiniger	25		25	
Handwerksmeister beim Werkstättedienst	9		8	
Fahrdienstschlosser und Elektriker	28		27	
Werkstättearbeiter mit zeitweiliger Verwendung als provisorische Heizer und Beimänner	10		10	
Werkstättearbeiter (Berufsleute und ausschliesslich für Werkstättedienst)	115		112	
Werkstättearbeiter (Handlanger)	99		100	
		433		426
V. Dienst bei den Stark- und Schwachstromleitungsanlagen und in den Unterwerken.				
Leitungsaufseher (Techniker) und Gehilfen	2		2	
Telegraphenaufseher (Techniker)	1		1	
Aufseher elektrischer Anlagen	1		1	
Linienmonteure und Vorarbeiter	16		16	
Leitungsarbeiter	9		9	
		29		29
VI. Kraft- und Pumpwerk in Grenchen (Ventilationsanlage und Wasserversorgung)		4		4
VII. Dampfschiffbetrieb Thuner- und Brienzersee.				
Zentralbureaux in Bern und Interlaken (inbegriffen Sommeraushilfe im Fahr- und Stationsdienst)	5*		5*	
Kapitäne und Kapitän-Stellvertreter	4		3	
Kassiere und Kassieraspiranten	4		4	
Steuermänner und Untersteuermänner	15		14	
Uebertrag	28	1170	26	1152

* Ein Teil dieses Personals wird im Tarifbureau in Bern beschäftigt.

Uebertrag	28	1170	26	1152
Matrosen	14		16	
Maschinisten und Untermaschinisten	10		10	
Heizer	16**		17**	
Stationspersonal (inbegr. Ländter und Signalisten)	12		11	
Werftepersonal mit teilweiser Verwendung im Fahrdienst	17		16	
		97		96
VIII. Materialverwaltung.				
Materialverwalter	1		1	
Bureaugehilfen	4		4	
Magaziner	4		4	
		9		9
Totalbestand		1276		1257

Ferner sind zu erwähnen die jeweils nur vorübergehend beschäftigten

Saisonangestellten:

		Mittlerer Bestand pro 1926		Mittlerer Bestand pro 1927
1. Bahnunterhaltungsdienst.				
Bahnarbeiter (Kramper)		69		53
2. Schiffsdienst.				
Stationsangestellte	6		7	
Fahrdienstangestellte	4		4	
		10		11
Total Saisonangestellte (mittlerer Bestand)		79		64

IV. Dampfschiffunternehmung Thuner- und Brienzersee.

1. Allgemeines.

Umfang des Betriebes. Auf dem *Thunersee* war das ganze Jahr bedient die Strecke Thun Bahnhof-Hilterfingen-Oberhofen-Gunten-Spiez-Merligen-Beatenbucht; nur im Sommer wurden befahren die Stationen Thun-Kursaal, Leissigen, Beatushöhlen und Interlaken-Thunersee. Auf dem *Brienzersee* beschränkte sich der Jahresbetrieb auf die Strecke Interlaken Brienzersee-Bönigen-Ringgenberg-Iseltwald; die Stationen Giessbach-Fälle und Brienz waren nur im Sommer bedient.

** Hievon 3 Mann je 8 Monate im Werkstättedienst zu Bönigen.

Der *Verband schweizerischer Dampfschiffahrts-Unternehmungen* behandelte in einer Verbandskonferenz und in mehreren Kommissionssitzungen eine Reihe von Angelegenheiten technischer, betrieblicher und kommerzieller Natur.

Der *Versicherungsverband schweizerischer Dampfschiffahrts-Unternehmungen* wurde empfindlich in Anspruch genommen durch den Unfall des Dampfers «Ticino» auf dem Luganersee in der Nacht vom 24./25. September 1927. Während eines sehr starken Sturmes riss genanntes Schiff sich von der Verankerung vor der Stadt Lugano los, wurde gegen das Ufer geworfen, erlitt dadurch Havarien und versank in eine Tiefe von zirka 25 Meter. Trotzdem es wieder gehoben werden konnte, entstand ein Schaden von zirka Fr. 200,000. —. Dank der Rückversicherung und starker Verbandsreserven wird aber gleichwohl die Einforderung eines Prämiennachschusses nicht erforderlich.

Ueber den von uns zu den Selbstkosten besorgten Betrieb der *Spiezer Verbindungsbahn* gibt der Geschäftsbericht dieser Unternehmung nähern Aufschluss.

Die *Brienz-Rothorn-Bahn*, deren Betriebsführung ebenfalls uns obliegt, hat den seit Kriegsausbruch eingestellten Betrieb noch nicht wieder aufnehmen können.

Für die *Drahtseilbahn Thunersee-Beatenberg* besorgten wir, wie bisher, gegen entsprechende Entschädigung die Arbeiten des kommerziellen Dienstes sowie die Buchhaltung.

2. Tarifwesen.

Die Normaltarife haben im Berichtsjahre keine Aenderung erfahren. Dagegen wurde im Einverständnis mit dem eidgenössischen Eisenbahndepartement die Neuerung eingeführt, dass die Fahrpreise des schweizerischen Gesellschafts- und Schulfahrtentarifs von Fall zu Fall herabgesetzt werden, falls und soweit dies zur Bekämpfung der Autokonkurrenz erforderlich ist. Ferner haben wir mit Wirkung ab 1. Dezember 1927 die Gültigkeitsdauer der Familienkilometerhefte von 1 auf 3 Jahre verlängert.

3. Schiffsmaterial.

Allgemeines. Die Instandhaltung des Schiffsparkes erfordert alljährlich grosse Aufwendungen, trotzdem unsere Schiffe nicht mehr so grosse Fahrleistungen aufzuweisen haben wie vor dem Kriege; denn, von der Maschinen- und Kesselanlage abgesehen, sind die Unterhaltungskosten nahezu die gleichen, ob nun ein Schiff konstant im Dienste stehe oder während 8 Monaten des Jahres untätig auf der Werfte liege. Weil während des Krieges und in den verkehrsarmen Jahren der Nachkriegszeit nur die allernotwendigsten Unterhaltungsarbeiten durchgeführt worden waren, sind nun noch während einer Reihe von Jahren vermehrte Aufwendungen für Maschinen-Hauptreparaturen und Kesselerneuerungen erforderlich.

Thunersee. Den Stapelgang haben bestanden die Schiffe: «Beatus», «Blümlisalp», «Bubenberg», «Stadt Bern», «Spiez» und «Gunten». Im Winter 1927/28 wurde die Maschine des «Beatus» in den Werkstätten der Maschinenfabriken Escher, Wyss & Cie. in Zürich einer Hauptreparatur unterworfen (Kosten unter Mitberücksichtigung der von unserm eigenen Personal ausgeführten Arbeiten rund Fr. 35,000. —).

Brienzersee. Auf Stapel gezogen wurden die Schiffe: «Giessbach», «Lötschberg» und «Iseltwald».

4. Bauliche Anlagen.

Kanal- und Hafenanlage Thun. Das Aufnahmegebäude der Schiffstation Thun-Bahnhof konnte am 14. Juni 1927 in Betrieb genommen werden. Am 8. Juli folgte die Inbetriebnahme der vom eidgenössischen Eisenbahndepartement verlangten elektrischen Signalanlage (Einfahrts- und Kreuzungs-Lichtsignale für Tag- und Nachtbetrieb) bei der Schadau (Aareeinfahrt). An das für diese Anlage erforderliche Kabel Bahnhof-Schadau wurde auch das linksseitige Orientierungslicht bei der Aareeinfahrt angeschlossen, womit die umständliche und zeitraubende Bedienung dieses Signales mit Ruderboot in Wegfall kommt. Gleichzeitig mit der Inbetriebnahme der Signalanlage Schadau wurde die provisorische Beleuchtung des Kanals (oberhalb der Hafenanlage) mit Petrollampen durch die elektrische Beleuchtung ersetzt. Das Kohlendepot des Thunersees wurde definitiv auf das Areal der ehemaligen obern Ländte der Dampfschiffstation Scherzligen verlegt und mit Geleiseanschluss versehen; letzteres konnte am 1. Juni 1927 in Betrieb genommen werden. Damit sind die Arbeiten an der Kanal- und Hafenanlage Thun, mit Ausnahme der einstweilen noch nicht benötigten Motorbootländte III, abgeschlossen.

Am *Schiffahrtskanal Thunersee-Interlaken* — der seit einer Reihe von Jahren keine Unterhaltungsarbeiten von Belang erfordert hatte — waren abgesunkene Steinvorlagen (Uferschutz) auszubessern.

Landungsanlagen. In Thun-Kursaal wurde im Frühjahr 1927 die reparaturbedürftige Holzkonstruktion der Ländte I durch eine Betonkonstruktion ersetzt. Kostenaufwand Fr. 9902. 10, wovon Fr. 5270. 20 auf Baukonto und Fr. 4631. 90 auf Betriebskonto. Damit kommen beträchtliche periodische Unterhaltungskosten in Wegfall. An den übrigen Landungsanlagen wurde nur der laufende Unterhalt durchgeführt, der aber immerhin Jahr für Jahr ziemlich bedeutende Aufwendungen erheischt.

Werften. Die Gebäude Nr. 182 und 183 der Thunerseewerfte erforderten Reparaturarbeiten im Kostenbetrage von Fr. 12,391. 94. Auf der Brienzerseewerfte musste der obere Teil der Aufzugbahn erneuert werden (Kostenbetrag Fr. 3455. 90).

Auch am *Verwaltungsgebäude in Interlaken* waren Reparaturarbeiten durchzuführen, die über den kleinen Unterhalt hinausgehen.

5. Betrieb.

Wie im Vorjahre haben wir für den *Sommer- und den Winterdienst getrennte Fahrplanplakate* herausgegeben. Das Plakat für den Sommer 1927 enthielt je einen Fahrplan für die Vor- und Nachsaison (15. Mai bis 30. Juni sowie 11. bis 30. September) und für die Hochsaison (1. Juli bis 10. September). Im Plakat für den Winterdienst 1927/1928 waren enthalten je ein Fahrplan für Herbst und Frühjahr (1. bis 31. Oktober sowie 1. April bis 14. Mai) und für den eigentlichen Winter (1. November bis 31. März).

Bezüglich der *Fahrleistungen* ist folgendes zu bemerken:

In Anpassung an die Fahrplanverhältnisse der für den Fremdenverkehr besonders in Betracht kommenden Anschlussbahnen haben wir die Dauer des Hochsaison-Fahrplanes bis 10. September (statt 31. August) ausgedehnt.

Für den *Brienzersee* sind weitere Aenderungen von Belang nicht zu verzeichnen.

Auf dem *Thunersee* wurde die Verkehrsdauer des Dampfschiffkurspaares 138/1729 auf die Werktage des Monats Juni ausgedehnt und an Hochsaison-Sonntagen ein neues Dampfschiffkurspaar Thun-Interlaken-Thun (Nr. 308/93) geführt. Der Erfolg beider Massnahmen war befriedigend.

Der *Winterbetrieb* auf beiden Seen wurde wiederum einzig durch je ein Motorboot besorgt, und zwar auf dem Thunersee vom 1. November 1927 bis 31. März 1928 und auf dem Brienzersee vom 1. Oktober 1927 bis 14. Mai 1928. Dabei mussten allerdings an schönen Sonntagen ausserhalb der strengen Winterszeit einzelne Motorbootkurse durch ein kleineres Dampfschiff ausgeführt werden, weil die Tragfähigkeit der Motorboote nicht ausreichte.

Die aus ökonomischen Gründen gebotene, weitgehende Anpassung der täglichen Fahrleistungen an die Transportquantitäten der einzelnen Jahreszeiten und Wochentage (Sonntage und Werktage) bringt eine im Publikum ungern gesehene Unstabilität der Fahrpläne mit sich. Beispielsweise lassen wir hiernach folgen eine *Zusammenstellung der täglichen fahrplanmässigen Fahrleistungen für die einzelnen Jahreszeiten:*

Zeitabschnitte	Thunersee				Brienzersee			
	Sonntags		Werktags		Sonntags		Werktags	
	D-km	M-km	D-km	M-km	D-km	M-km	D-km	M-km
1. Januar bis 28. Februar	—	99,4	—	101,3	—	51,9	—	51,9
1. März bis 31. März		119,4	—	101,3	—	51,9	—	51,9
1. April bis 30. April	160,8	33,5	54,2	102,8	—	51,9	—	51,9
1. Mai bis 14. Mai	266,5	—	221,1	—	—	117,9	—	117,9
15. Mai bis 31. Mai	391,0	90,6	279,2	113,2	176,8	—	176,8	—
1. Juni bis 30. Juni	412,6	90,6	334,1	113,2	176,8	—	176,8	—
1. Juli bis 10. September	626,8	21,2	462,1	99,4	282,9	—	282,9	—
11. September bis 30. September	391,0	90,6	279,2	113,2	176,8	—	176,8	—
1. Oktober bis 31. Oktober	160,8	33,5	54,2	105,6	—	116,8	—	64,3
1. November bis 31. Dezember	—	92,7	—	92,7	—	50,8	—	50,8

D-km = Dampfschiffkilometer. M-km = Motorbootkilometer.
1 Dampfschiffkilometer erfordert durchschnittlich viermal soviel Personal als 1 Motorbootkilometer.

Zu diesen fahrplanmässigen Fahrleistungen kommen im Sommer, und zwar in der Hauptsache an Sonntagen, noch Supplementskurse sowie bestellte oder verwaltungsseitig veranstaltete Extrakurse. Die Spannung zwischen den kleinsten und den grössten Tagesleistungen ist daher noch erheblich grösser als sich aus obiger Tabelle ergibt.

Es liegt auf der Hand, dass die betrieblichen Schwierigkeiten, die sich aus einer derart stark wechselnden Beanspruchung des Fahrmaterials und des Personals ergeben, keine geringen sind. Diese Verhältnisse lassen sich jedoch nicht ändern.

An *jährlichen Gesamtfahrleistungen* sind zu verzeichnen:

	Thunersee			Brienzersee			Beide Seen zusammen		
	1913	1926	1927	1913	1926	1927	1913	1926	1927
Dampfschiffkilometer	181,434	66,717	70,358	107,639	34,356	35,057	289,073	101,073	105,415
Motorbootkilometer	—	30,035	29,717	—	10,778	11,908	—	40,813	41,625
Total	181,434	96,752	100,075	107,639	45,134	46,965	289,073	141,886	147,040

Betriebsstörungen von Bedeutung sind im Berichtsjahre nicht vorgekommen. Haftpflichtige *Unfälle* von Drittpersonen (Passagiere und Passanten) haben wir keine zu verzeichnen; die dem Personal zugestossenen Unfälle waren alle leichterer Natur.

V. Finanzielles.

1. Allgemeines.

Die Jahresrechnungen und Bilanz pro 1926 wurden vom Eidg. Post- und Eisenbahndepartement mit Schreiben vom 24. Mai 1927 im Sinne des Rechnungsgesetzes vom 27. März 1896 vorbehaltlos genehmigt.

Die *Ergebnisse der Jahre 1926 und 1927* erzeigen folgendes Bild:

		Transportquantitäten		Einnahmen	
		1926	1927	1926	1927
				Fr.	Fr.
Personenverkehr	Anzahl Personen	2,532,582	2,701,173	4,027,524. 12	4,193,632. 57
Gepäckverkehr	Tonnen	8,247	8,711	301,662. 76	320,886. 22
Tierverkehr	Stück	51,475	56,666	175,876. 89	194,436. 51
Güterverkehr inkl. Post .	Tonnen	1,862,187	1,906,707	5,385,006. 21	5,967,012. 68
Verschiedene Einnahmen		—	—	544,604. 32	561,551. 45
			Total	10,434,674. 30	11,237,519. 43

Die Betriebsergebnisse des Berichtsjahres weisen gegenüber denjenigen des Jahres 1926 sowohl hinsichtlich der beförderten Quantitäten als auch hinsichtlich der Einnahmen in allen Verkehrskategorien in erfreulicher Weise erhöhte Ziffern auf. Die Gesamtmehreinnahmen des Jahres 1927 belaufen sich auf Fr. 802,845. 13 oder 7,69 % gegenüber 1926.

Im *Personenverkehr* ist eine Zunahme der beförderten Personen von 168,591 Personen festzustellen, der eine Vermehrung der Einnahmen um Fr. 166,108. 45 = 4,12 % gegenüber dem Vorjahre entspricht. Die Verkehrseinnahmenvermehrung ist in erster Linie dem Wiedererwachen des Fremdenverkehrs zuzuschreiben, wobei auch eine erhebliche Zunahme der Reisenden I. und II. Klasse und der bezüglichen Einnahmen dieser Klassen erfolgte. Die Mindereinnahmen aus den Generalabonnements rühren davon her, dass die Gesamteinnahmen aller beteiligten schweizerischen Bahnen pro 1927 auf die einzelnen Verwaltungen pro rata der pro 1926 ermittelten erheblich gesunkenen übrigen Personenverkehrseinnahmen verteilt wurden.

Der Gepäck- und der Tierverkehr weisen Mehreinnamen von Fr. 19,223. 46 = 6,37 % bzw. Fr. 18,559. 62 = 10,55 % gegenüber dem Vorjahre auf, ebenso ist auch bei den Posttransporten eine Mehreinnahme von 5,48 % = Fr. 12,654. 95 festzustellen.

Die grössten Mehreinnahmen brachte der *Güterverkehr* mit Fr. 569,351. 52 = 11,05 % der bezüglichen Einnahmen des Vorjahres. Diese Mehreinnahmen rühren von der Zunahme des Verkehrs her, die sich auf 44,955 Tonnen beläuft und in der Hauptsache auf die Wiederaufnahme des Wiedergutmachungskohlenverkehrs Deutschland-Italien zurückzuführen ist.

2. Betriebsrechnungen.

a. Bahnbetrieb.

1. Betriebseinnahmen.

Die Gegenüberstellung der Betriebseinnahmen der Jahre 1926 und 1927 erzeigt folgende Abweichungen:

	1926		1927		Mehr- bezw. Mindereinnahmen 1927 gegen 1926	
	Fr.	%	Fr.	%	Fr.	%
Personenverkehr . . .	4,027,524. 12	38,60	4,193,632. 57	37,32	+ 166,108. 45	4,12
Gepäcktransport . . .	301,662. 76	2,89	320,886. 22	2,85	+ 19,223. 46	6,37
Tiertransport	175,876. 89	1,69	194,436. 51	1,73	+ 18,559. 62	10,55
Gütertransport	5,154,088. 41	49,39	5,723,439. 93	50,93	+ 569,351. 52	11,05
Posttransporte	230,917. 80	2,21	243,572. 75	2,17	+ 12,654. 95	5,48
Transporteinnahmen Total	9,890,069. 98		10,675,967. 98		+ 785,898. —	7,95
Verschiedene Einnahmen	544,604. 32	5,22	561,551. 45	5,00	+ 16,947. 13	3,11
Total der Einnahmen .	10,434,674. 30	100,00	11,237,519. 43	100,00	+ 802,845. 13	7,69
oder per Bahnkilometer	88,429. 44		95,233. 21		+ 6,803. 77	

Die *Einnahmen aus dem Gemeinschaftsverkehr Scherzligen-Spiez-Interlaken* und die Anteile der Bahn und der Dampfschiffunternehmung aus demselben betrugen:

	1926	Prozent	1927	Prozent
Einnahmen aus dem Gemeinschaftsverkehr Scherzligen-Interlaken . . .	Fr. 1,238,493. 84	—	Fr. 1,281,033. 30	—
Anteile der Bahn	» 966,025. 21	78	» 999,205. 99	78
» » Dampfschiffunternehmung .	» 272,468. 63	22	» 281,827. 31	22

2. Betriebsausgaben (Bahn).

Dieselben stellen sich ohne die zu Lasten des Erneuerungsfonds fallenden Kosten wie folgt:

	1926	1927	Gegen das Vorjahr mehr	Gegen das Vorjahr weniger
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
I. Allgemeine Verwaltung	369,338. 92	382,144. 05	12,805. 13	—
II. Unterhalt und Bewachung der Bahn .	882,371. 92	892,948. 04	10,576. 12	—
III. Stationsdienst und Zugsbegleitung .	2,097,221. 70	2,121,901. 91	24,680. 21	—
IV. Fahr- und Werkstättedienst	3,215,961. 79	3,145,326. 19	—	70,635. 60
V. Verschiedene Ausgaben	1,097,105. 25	1,119,034. 85	21,929. 60	—
Zusammen	7,661,999. 58	7,661,355. 04	69,991. 06	70,635. 60
				— 69,991. 06
				644. 54
Hinzugerechnet die zu Lasten der Betriebsrechnung fallenden Oberbauerneuerungskosten	18,736. 05	8,665. 80	—	10,070. 25
Total der Betriebsausgaben	7,680,735. 63	7,670,020. 84	—	10,714. 79

Vorstehende Zusammenstellung verzeichnet eine Netto-Minderausgabe von rund Fr. 10,700. — gegenüber dem Vorjahr. Unter Berücksichtigung unserer Ausgaben für die 5 mitbenützten Gemeinschaftsbahnhöfe ergibt sich für unsere eigenen Betriebskosten pro 1927 eine Einsparung von rund Fr. 124,000. —.

Obschon einzelne Rechnungsrubriken grössere Ausgaben aufweisen (vermehrte Kosten für Tarife und sonstige Druckkosten, grössere Aufwendungen wegen umfangreichen Reparaturarbeiten an Tunneln, Viadukten und Stützmauern usw.), ergaben sich doch im gesamten Ersparnisse. Sie wurden hauptsächlich durch folgende Umstände bewirkt:

a) durch die Verminderung der Personalkosten, indem die durch Tod, Pensionierung oder freiwilligen Abgang ausgeschiedenen Angestellten nicht ersetzt wurden;

b) durch die Verminderung der Fahrleistungen auf der Lötschbergstrecke infolge der Inbetriebnahme der neuen grossen elektrischen Lokomotiven Be 6/8 Nr. 201/202;

c) durch grösstmöglichste Einschränkung der Ausgaben für den Rollmaterialunterhalt;

d) durch Minderausgaben an Unfallprämien und Beiträge der Verwaltung an die Pensions-, Kranken- und Hilfskassen, dies teilweise als Folge der Personalreduktion.

Für die Jahre 1926 und 1927 ergeben sich folgende *Vergleichszahlen*:

Betriebsausgaben (ohne die zu Lasten des Erneuerungsfonds fallenden Kosten):

	1926	1927
im ganzen	Fr. 7,680,735. 63	Fr. 7,670,020. 84
per Bahnkilometer	» 65,090. 97	» 65,000. 18
per Zugskilometer	» 5. 42	» 5. 66
Betriebskoeffizient	» 73,61 %	» 68,25 %

3. Betriebseinnahmen und -Ausgaben 1922—1927.

In den letzten sechs Jahren sind an *Betriebseinnahmen und -Ausgaben* zu verzeichnen:

Einnahmen:	1922 Fr.	1923 Fr.	1924 Fr.	1925 Fr.	1926 Fr.	1927 Fr.
Personenverkehr	2,938,225. 70	3,446,623. 97	3,764,241. 62	4,265,700. 03	4,027,524. 12	4,193,632. 57
Gepäckverkehr	241,119. 26	267,059. 08	313,408. 36	326,915. 55	301,662. 76	320,886. 22
Tierverkehr	183,854. 15	194,685. 61	204,429. 98	193,422. 53	175,876. 89	194,436. 51
Güterverkehr inkl. Post	5,681,913. 34	4,854,598. 89	6,133,618. 15	4,845,964. 38	5,385,006. 21	5,967,012. 68
Verschiedene Einnahmen	521,990. 31	431,037. 53	516,221. 87	627,598. 34	544,604, 32	561,551. 45
Total Betriebseinnahmen	9,567,102. 76	9,194,005. 08	10,931,919. 98	10,259,600. 83	10,434,674. 30	11,237,519. 43
Betriebsausgaben	7,448,385. 47	6,956,694. 93	7,467,710. 27	7,644,375. 75	7,680,735. 63	7,670,020. 84
Ueberschuss d. Einnahmen	2,118,717. 29	2,237,310. 15	3,464,209. 71	2,615,225. 08	2,753,938, 67	3,567,498. 59

Die zu Lasten des Erneuerungsfonds gehenden Kosten für Ersatz der einzelnen Bahnbestandteile, des Rollmaterials, sowie des Mobiliars und der Gerätschaften sind in den Betriebsausgaben nicht enthalten.

b. Schiffsbetrieb.

Einnahmen.

Diese verteilen sich auf die einzelnen Rechnungsrubriken wie folgt:

	1926	in %	1927	in %	Mehr- und Mindereinnahmen 1927 gegen 1926
1. Personentransport	Fr. 715,081. 46	95,07	Fr. 745,944. 78	95,39	+ Fr. 30,863. 32
2. Gepäcktransport	» 3,082. 78	0,41	» 3,412. 30	0,44	+ » 329. 52
3. Tier- und Gütertransport	» 13,622. 87	1,81	» 13,611. 72	1,74	— » 11. 15
4. Posttransport	» 4,200. —	0,56	» 4,200. —	0,54	—. —
Transporteinnahmen	Fr. 735,987. 11	97,85	Fr. 767,168. 80	98,11	+ Fr. 31,181. 69
5. Verschiedene Einnahmen	» 16,198. 45	2,15	» 14,828. 45	1,89	— » 1,370. —
Total der Betriebseinnahmen	Fr. 752,185. 56	100,00	Fr. 781,997. 25	100,00	+ Fr. 29,811. 69

Betrachten wir die Ergebnisse jedes der beiden Seen für sich, so stellen sich die Zahlen pro 1926 und 1927 wie folgt:

		Thunersee	Brienzersee
Betriebseinnahmen pro 1926		Fr. 585,109. 05	Fr. 167,076. 51
» » 1927		» 599,287. 14	» 182,710. 11
Im Jahre 1927	mehr	Fr. 14,178. 09	Fr. 15,633. 60
	weniger	» —. —	» —. —

Auf dem *Thunersee* wurden befördert 462,609 Personen gegen 426,116 im Jahre 1926; die Zunahme beträgt demnach 36,493 Personen oder 8,56 %. Die Personentransport-Einnahme des Thunersees hat sich dagegen nur vermehrt um Fr. 13,750. 47 = 2,44 %.

Auf dem *Brienzersee* ist die Zahl der Reisenden von 190,017 auf 208,728 angestiegen, was einer Vermehrung um 18,711 Personen oder 9,84 % gleichkommt. Die Personentransport-Einnahme hat um Fr. 17,112. 85 oder 11,19 % zugenommen.

Zu diesen Ergebnissen ist folgendes zu bemerken:

Auf die rückläufige Bewegung des *internationalen Touristenverkehrs* von 1925 auf 1926 ist im Jahre 1927 ein Wiederanziehen dieses Verkehrs gefolgt. Jedoch litt dessen Entwicklung unter der ungünstigen Witterung während der Reisesaison. In noch höherem Masse wurde durch diesen Umstand und insbesondere durch die zahlreichen verregneten Sonntage der *innerschweizerische Touristenverkehr* beeinträchtigt. Wie schon im Vorjahre wurde die Entwicklung des letztgenannten Verkehrs auch gehemmt durch die ungünstige Lage der schweizerischen Landwirtschaft. Die Autokonkurrenz im Personenverkehr scheint immer noch im Wachsen begriffen zu sein. Sie schädigt unser Dampfschiffunternehmen direkt und indirekt: direkt dadurch, dass nun viele Ausflüge per Auto, statt per Bahn oder Schiff, gemacht werden, indirekt durch die Vertreibung von Ruhe und Erholung suchenden Kurgästen aus den Fremdenplätzen an den Strassen Thun-Merligen-Interlaken, Thun-Spiez-Interlaken und Interlaken-Ringgenberg-Brienz. Der Verkehrsentzug durch die direkte Autokonkurrenz wirkt um so empfindlicher, als er insbesondere Reisende des I. Schiffsplatzes (durch Tourenwagen) und solche auf längere Entfernungen (durch Gesellschaftswagen) trifft.

Die Verminderung der «Verschiedenen Einnahmen» ist darauf zurückzuführen, dass das Jahr 1926 durch die Nachverrechnung von Mietzinsen für die Verwendung unseres Baggers und unserer Klappschiffe bei der Erstellung des Thunerkanals eine ausserordentliche Mehreinnahme zu verzeichnen gehabt hatte (1925: Fr. 10,555. 05; 1926: Fr. 16,198. 45).

Eine *Vergleichung der Betriebseinnahmen per Schiffskilometer der Jahre 1913 (letztes Friedensjahr), 1926 und 1927* zeigt, wenn wir 4 Motorbootkilometer = 1 Dampfschiffkilometer rechnen, folgendes Bild:

	1913	1926	1927
Zurückgelegte Schiffskilometer	289,073	111,276	115,821
Betriebseinnahmen absolut	Fr. 1,060,422. 83	Fr. 752,185. 56	Fr. 781,997. 25
» per Schiffskilometer	» 3. 66	» 6. 75	» 6. 75

Betriebsausgaben.

Dieselben stellen sich in den Hauptrubriken wie folgt:

	1926	1927	Im Jahre 1927 mehr bzw. weniger gegenüber 1926
1. Allgemeine Verwaltung	Fr. 28,981. 90	Fr. 32,443. 80	+ Fr. 3,461. 90
2. Betriebspersonal	» 213,516. 80	» 214,361. 70	+ » 844. 90
3. Materialverbrauch für den Schiffsbetrieb	» 128,514. 19	» 130,511. 26	+ » 1,997. 07
4. Unterhalt der Schiffe samt Stationen und Liegenschaften	» 288,461. 05	» 299,350. 83	+ » 10,889. 78
5. Verschiedene Ausgaben	» 73,768. 67	» 73,260. 89	— » 507. 78
Total der Betriebsausgaben	Fr. 733,242. 61	Fr. 749,928. 48	+ Fr. 16,685. 87

Der Personalbestand, der bei Ausbruch des Weltkrieges 203 Köpfe betragen hatte, stellte sich per Ende 1927 auf 107 Köpfe (inkl. 10 Saisonangestellte). Eine Vermehrung gegenüber 1926 ist nicht eingetreten, jedoch werden 3 Mann des Maschinenpersonals, die jeweilen zirka 4 Monate im Dampfschiffbetriebe und 8 Monate in der Bahnwerkstätte Bönigen beschäftigt werden, von nun an wieder zum Personal des ersteren gezählt.

Zu der obenstehenden Vergleichung der Betriebsausgaben pro 1926 und 1927 ist im weitern folgendes zu bemerken:

Ad 1. Die Ausgabenvermehrung um Fr. 3461. 90 ist darauf zurückzuführen, dass von 1927 an die Besoldung eines Gehilfen des Abrechnungsdienstes (Verkehrsbureau) dem Dampfschiffbetriebe belastet wird.

Ad 3. Etwelche Vermehrung der Fahrleistungen.

Ad 4. Die Ausgabenvermehrung um Fr. 10,889. 78 ist zurückzuführen auf den Umbau der Ländte I in Thun-Kursaal sowie die Reparaturarbeiten an den Gebäuden Nr. 182 und 183 der Thunerseewerfte und an der Aufzugbahn der Brienzerseewerfte (vgl. Abschnitt IV, Ziffer 4 hiervor).

Auf den Dampfschiffkilometer berechnet (je 4 Motorbootkilometer als 1 Dampfschiffkilometer gerechnet), stellen sich die *gesamten Betriebsausgaben* pro 1927 auf Fr. 6. 47 per km (1926 = Fr. 6. 58, 1925 = Fr. 6. 82).

Rechnungsabschluss.

	1924	1925	1926	1927	1927 gegen 1926
Einnahmen	Fr. 702,372. 86	Fr. 798,106. 76	Fr. 752,185. 56	Fr. 781,997. 25	+ Fr. 29,811. 69
Ausgaben	» 705,345. 87	» 715,494. 94	» 733,242. 61	» 749,928. 48	+ » 16,685. 87
Defizit	Fr. 2,973. 01	—	—	—	—
Ueberschuss	—	Fr. 82,611. 82	Fr. 18,942. 95	Fr. 32,068. 77	+ Fr. 13,125. 82

Wenn der Betriebsüberschuss pro 1927 noch hinter demjenigen pro 1925 zurückbleibt, so ist dies zur Hauptsache auf die ungünstige Witterung während der Reisesaison 1927 und überdies darauf zurückzuführen, dass für Ländteumbauten und Gebäudereparaturen grössere als normale Aufwendungen gemacht werden mussten.

3. Spezialrechnungen.

a. Erneuerungsfonds.

Die vorgelegten Berechnungen über die reglementarischen Einlagen resp. Entnahmen der verschiedenen Erneuerungsfonds für das laufende Jahr sind vom eidgen. Eisenbahndepartement gutgeheissen worden.

Den Einlagen von Fr. 584,508. 85 stehen Entnahmen im Betrage von Fr. 120,216. 75 gegenüber. Von den wirklichen Ausgaben für die Erneuerung des Oberbaues von Fr. 126,757. 05 durften vereinbarungsgemäss nur Fr. 118,091. 25 aus dem Fonds entnommen werden.

Es bleibt noch die von der Aufsichtsbehörde anbegehrte Ergänzung im Sollbestand für den Oberbau zu ordnen. Da indessen diese Angelegenheit mit der Erledigung unseres Gesuches hinsichtlich der Verrechnung der Mehrkosten der umgebauten Strecken mit stärkerem Oberbau auf Baukonto in Zusammenhang steht, wird die endgültige Bereinigung des Sollbestandes des Erneuerungsfonds später erfolgen.

b. Nebengeschäft Dampfschiffbetrieb Thunersee-Brienzersee.

Das Schlussergebnis des Dampfschiffunternehmens stellt sich wie folgt:

Einnahmen.	
Ueberschuss der Betriebsrechnung	Fr. 32,068. 77
Ausgaben.	
Verzinsung der Anleihen	Fr. 33,911. 87
Einlage in den Erneuerungsfonds	» 50,000. —
	Fr. 83,911. 87
Ausgaben-Ueberschuss	Fr. 51,843. 10

Im Jahr 1926 verzeichnete der Dampfschiffbetrieb einen Ausgaben-Ueberschuss von Fr. 62,724. 55; das Ergebnis des Berichtsjahres ist somit um Fr. 10,881. 45 günstiger. Im übrigen verweisen wir auf die Ausführungen unter Abschnitt 2, b, Betriebsrechnungen, vorstehend.

4. Gewinn- und Verlustrechnung.

Eine Vergleichung mit dem Vorjahr ist deshalb etwas erschwert, weil in der Rechnung pro 1926 ausserordentliche, grosse Posten zur Verrechnung gelangten. Ferner sind in den Ausgaben der Rechnung des Berichtsjahres die Zinsenlasten enthalten, welche durch die Wiederaufnahme des titelgemässen Zinsendienstes ab II. Zinstermin 1927 bedingt wurden. Nachdem die durch den Nachlassvertrag festgesetzte fünfjährige Periode der variablen Verzinsung der Obligationenanleihen mit dem 30. Juni 1927 abgelaufen ist, werden die Obligationencoupons wieder auf Verfall eingelöst.

Wir beschränken uns darauf, zu den Einnahmen folgendes zu erwähnen:

Der Ueberschuss der Betriebseinnahmen ist um *Fr. 845,057. 42* günstiger als im Vorjahr.

Dieses erfreuliche Ergebnis gestattet die volle Verzinsung der Obligationen I. Hypothek pro I. Halbjahr. Pro II. Semester sind die verfallenen Zinsen, wie bereits erwähnt, wieder termingemäss bezahlt worden.

Die übrigen Einnahmenposten geben zu besondern Bemerkungen nicht Anlass.

Ausgaben.

Nachstehende Zusammenstellung gibt Aufschluss über die Aufwendungen für die Verzinsung der festen Anleihen.

Verzinsung der festen Anleihen:

5 % Anleihen I. Rang Scherzligen-Bönigen (Elektrifikation)			Fr. 218.237. 15
5 3/4 % Pfandbriefe auf dem Verwaltungsgebäude . . .			» 46,000. —
a. Verzinsung gemäss Nachlassvertrag (1/2 Jahr):			
4—5 % Anleihen I. Rang Frutigen-Brig:			
Fr. 13,861,500.— à 5 % für 1/2 Jahr	Fr. 346,537. 50		
» 15,138,500.— à 4 % » » »	» 302,770. —	Fr. 649,307. 50	
4—5 % Anleihen I. Rang Münster-Lengnau:			
Fr. 13,861,500.— à 5 % für 1/2 Jahr	Fr. 346,537. 50		
» 9,138,500.— à 4 % » » »	» 182,770. —	» 529,307. 50	
4 % Anleihen I. Rang Scherzligen-Bönigen: Fr. 4,800,000.— für 1/2 Jahr		» 96,000. —	
4 % Anleihen I. Rang Spiez-Frutigen: Fr. 800,000.— f. 1/2 Jahr		» 16,000. —	
4—4 1/4 % Anleihen Dampfschiffunternehmen Thuner- und Brienzersee:			
Fr. 715,000.— à 4 1/4 % für 1/2 Jahr	Fr. 15,193.75		
» 32,000.— à 4 % » » »	» 640. —	» 15,833. 75	» 1,306,448. 75
b. Verzinsung ab II. Zinstermin 1927:			
4—5 % Anleihen I. Rang Frutigen-Brig:			
Fr. 14,371,500.— à 5 % vom 1. Mai bis 31. Dezember 1927:	Fr. 479,050. —		
Fr. 14,628,500.— à 4 % vom 1. Mai bis 31. Dezember 1927:	» 390,093. 33	» 869,143. 33	
4—5 % Anleihen I. Rang Münster-Lengnau:			
Fr. 13,910,000.— à 5 % vom 1. März bis 31. Dezember 1927:	Fr. 579,583. 33		
Fr. 9,090,000.— à 4 % vom 1. März bis 31. Dezember 1927:	» 303,000. —	» 882,583. 33	
4 % Anleihen I. Rang Scherzligen-Bönigen: Fr. 4,800,000.— à 4 % vom 1. Juli bis 31. Dezember 1927		» 96,000. —	
4—5 % Anleihen I. Rang Spiez-Frutigen:			
Fr. 86,000.— à 5 % vom 1. Juli bis 31. Dezember 1927:	Fr. 2,150. —		
Fr. 714,000.— à 4 % vom 1. Juli bis 31. Dezember 1927:	» 14,280. —	» 16,430. —	
	Uebertrag	Fr. 1,864,156. 66	Fr. 1,570,685. 90

	Uebertrag	Fr. 1,864,156. 66	Fr. 1,570,685. 90
5—4¼—4 % Anl. Dampfschiffahrt Thuner- u. Brienzersee:			
Fr. 393,000.— à 5% vom 1. April bis 31. Dezember 1927:	Fr. 14,737.50		
Fr. 340,000.— à 4¼% vom 1. April bis 31. Dezember 1927:	» 10,837.50		
Fr. 14,000.— à 4% vom 1. April bis 31. Dezember 1927:	» 420.—	» 25,995.—	
4½% Scherzligen-Bönigen II. Rang: Fr. 13,000,000.— à 4½% vom 1. April bis 31. Dezember 1927 . . .		» 438,750.—	
4½% Spiez-Frutigen II. Rang: Fr. 2,200,000.— à 4½% vom 1. Juli bis 31. Dezember 1927		» 49,500.—	
		Fr. 2,378,401. 66	
abzüglich: Entnahme aus d. Spezialreserve f. Ratenzinse 1927		» 723,474. 38	» 1,654,927. 28
		Total Verzinsung der festen Anleihen	Fr. 3,225,613. 18

Ausser den üblichen, die Gewinn- und Verlustrechnung belastenden Posten, wie Einlagen in die Erneuerungsfonds, Finanzunkosten, Kapitalrückzahlungen usw. sind keine ausserordentlichen Ausgaben zu verzeichnen.

5. Bilanz.

Zu derselben haben wir folgende Erläuterungen anzubringen:

A. Aktiven.

1. *Die Bewegungen im «Baukonto der Bahn»* sind aus den Tabellen A¹, A², A³ und A⁴ sowie aus der Abrechnung über die Bauverwendungen unter Abschnitt II, Bahnbau ersichtlich.

2. *Unvollendete Bauobjekte.* Die hauptsächlichsten, auf Jahresabschluss noch nicht abgerechneten Bauobjekte sind: Elektrifikation der Strecke Münster-Lengnau; Aufforstungen und Verbauungen auf der Südrampe; die drei neuerstellten Haltestellen zwischen Gwatt und Spiez.

3. *Verwendungen auf Nebengeschäfte* (Dampfschiffbetrieb Thuner- und Brienzersee). Dieser Konto weist gegenüber dem Vorjahr eine Vermehrung von Fr. 84,144. 91 auf welche insbesondere auf Aufwendungen für die Hafenanlage Thun zurückzuführen ist.

4. *Wertbestände und Guthaben.*

Der Wertschriftenbestand verzeichnet eine kleine Verminderung herrührend aus der Rückzahlung auf dem Schuldbrief betreffend die Liegenschaft in Dürrenast.

Der Posten «Verschiedene Schuldner» setzt sich folgendermassen zusammen:

Staat Bern für Obligationenzinse Frutigen-Brig II. Rang	Fr. 3,173,967. 90
Mitbetriebene Bahnen, unsere Guthaben aus dem Betrieb	» 546,550. 30
» » Ersatzstücke für elektrische Lokomotiven . . .	» 294,349. 05
Verkehrssaldi der Stationen	» 167,342. 94
Verschiedene Schuldner	» 835,617. 82
Total	Fr. 5,017,828. 01

5. *Entbehrliche Liegenschaften.* Keine Veränderung.

6. *Materialvorräte und Ersatzstücke.* Diese sind von Fr. 2,202,268.43 auf Fr. 2,146,598.93 zurückgegangen.

7. *Verschiedenes:*

a. Kaution an die Schweiz. Eidgenossenschaft für Obligationenzinse: Unverändert.

b. Zinsgarantieregresskonto des Kantons Bern: Dieser Bilanzposten ist um den Betrag der vom Kanton Bern pro 1927 geleisteten Vorschüsse für die Verzinsung der II. Hypothek Frutigen-Brig, d. h. um Fr. 1,680,000. — auf Fr. 8,259,134. 80 gestiegen.

B. Passiven.

1. *Gesellschaftskapital.* Unverändert.

2. *Feste Anleihen.*

Das Elektrifikationsanleihen für die Strecke Spiez-Bönigen hat sich um den Betrag der Kapitalrückzahlungen an Bund und Kanton Bern pro 1927, d. h. um Fr. 55,962. 85 vermindert. Die übrigen Anleihen sind gleich geblieben.

3. *Grundpfändlich versicherte Schulden:* Unverändert.

4. *Getilgtes Schuldkapital.*

Dieser Konto hat sich um den Betrag der Kapitalrückzahlungen auf den Elektrifikationsanleihen (Fr. 55,962. 85) vermehrt.

6. *Schwebende Schulden.*

Die noch nicht eingelösten verfallenen Titel und Coupons setzen sich wie folgt zusammen:

			Titel:	Coupons:
Obligationen-Anleihen		Scherzligen-Bönigen I. Hyp.	Fr. 27,774. 30	Fr. 109,325. 70
»	»	Frutigen-Brig I. Hyp. . .		» 808,682. 45
»	»	Spiez-Frutigen I. Hyp. . .		» 16,000. —
»	»	Scherzligen-Bönigen I. Hyp.		» 98,013. 90
»	»	Münster-Lengnau I. Hyp. .		» 664,716. 55
»	»	Frutigen-Brig II. Hyp. . .		» 165,101. —
»	»	Spiez-Frutigen II. Hyp. . .		» 49,500. —
»	»	Scherzligen-Bönigen II. Hyp.		» 292,500. —
»	»	Dampfschiff Thuner- und Brienzersee		» 20,921. 10
		Coupons		Fr. 2,224,760. 70
		Titel		» 27,774. 30
		Total verfallene Titel und Coupons		Fr. 2,252,535. —

Der Posten «Verschiedene Gläubiger» umfasst:

Schuld an die Kantonalbank von Bern für Ersatzstücke für elektrische Lokomotiven	Fr.	563,750. 70
Schuld an die Schweiz. Eidgenossenschaft für Vorschüsse an den Umbau des Bahnhofes Interlaken-West	»	821,002. 85
Schuld an die Schweiz. Eidgenossenschaft für Zinsausfall pro 1925/1926	»	511,167. 64
Schuld an mitbetriebene Bahnen	»	698,838. 80
Schuld an fremde Transportanstalten	»	2,513,248. 43
Einzahlungen von Gemeinden und Korporationen für die Hafenanlage in Thun (Beteiligungen)	»	656,125. —
Diverse	»	622,276. 55
Total	Fr.	6,386,409. 97

7. *Spezialfonds.*

a. Erneuerungsfonds: Denselben sind die reglementarischen Einlagen mit Fr. 584,508. 85 gutgeschrieben worden; dagegen wurden die Entnahmen für Oberbauerneuerungen mit Fr. 120,216. 75 belastet.

b. Reserve für Ratenzinse 1927: Der Betrag dieser Reserve ist zur Deckung der infolge Wiederaufnahme des titelgemässen Zinsendienstes ab II. Zinstermin 1927 in die Ausgaben der Gewinn- und Verlustrechnung (Verzinsung der festen Anleihen) eingestellten Ratenzinse herangezogen worden.

c. Spezialreserve aus getilgtem Aktienkapital: Die Entnahme zum Ausgleich des Ausgabensaldos der Gewinn- und Verlustrechnung beträgt Fr. 137,413. 81.

8. *Verschiedenes:* Hier sind die unter Ziffer 7 vorstehend erwähnten Aktivposten gleichlautend in den Passiven aufgenommen.

VI. Antrag an die Generalversammlung der Aktionäre.

Wir beehren uns, Ihnen zu beantragen:

Es seien der Geschäftsbericht sowie die Rechnungen und Bilanz des Jahres 1927 zu genehmigen unter Entlastung der Gesellschaftsbehörden.

Bern, den 12. Mai 1928.

Der Direktor:
Volmar.

Namens des Verwaltungsrates,
Der Vize-Präsident:
Kunz.
Für den Sekretär:
Gerber.

VII. Bericht der Kontrollstelle.

Die Unterzeichneten haben die Jahresrechnung sowie Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung der Berner Alpenbahn-Gesellschaft B. L. S. pro 1927 geprüft und solche in vollständiger Uebereinstimmung mit den Bucheintragungen befunden. Sie empfehlen solche der Generalversammlung zur Genehmigung unter Dechargeerteilung an die Verwaltungsorgane.

Bern, den 19. Mai 1928.

Die Revisoren:
Römer.
Ott.
G. Jäggi.

Berner Alpenbahn-Gesellschaft

Bern-Lötschberg-Simplon.

VIII.

Rechnungen und Bilanz für 1927.

A[1]. Baurechnung für die Linie Frutigen-Brig 1927.

	Stand am 31. Dez. 1926		Ausgaben im Jahr 1927		Rückerstattungen im Jahr 1927		Stand am 31. Dez. 1927	
I. Allgemeine Kosten	**15,951,148**	**55**	**719**	**20**	**655**	**10**	**15,951,212**	**65**
a. Verwaltung und Bauleitung	*3,350,221*	*91*	*719*	*20*		–	*3,350,941*	*11*
1. Gehalte, Taggelder und Reiseauslagen . . .	2,671,089	90	673	80	—	–	2,671,763	70
2. Bureau- und Materialkosten	175,991	61	45	40	—	—	176,037	01
3. Mobiliar, Instrumente und Messgeräte . . .	55,291	09					55,291	09
4. Miete und Unterhalt der Lokale	163,757	45		–	–		163,757	45
5. Allgemeine Rechtskosten und Gutachten . .	180,489	40	–	—	—	–	180,489	40
6. Verschiedenes	103,602	46	—	–	–	—	103,602	46
b. Verzinsung des Baukapitals	*12,600,926*	*64*		–	*655*	*10*	*12,600,271*	*54*
1. Aktienzinse	6,712,422	17	—	—	—	-	6,712,422	17
2. Obligationenzinse	5,787,412	04	–	–	—	—	5,787,412	04
3. Sonstige Zinse und Unkosten	101,092	43		—	655	10	100,437	33
II. Bahnanlage und feste Einrichtungen	**112,016,202**	**39**	**74,287**	**80**	**34,268**	**97**	**112,056,221**	**22**
a. Erwerb von Grund und Rechten	*2,260,433*	*76*	*29,993*	*95*	*98*	*70*	*2,290,329*	*01*
1. Gehalte, Reise-, Schätzungs- und Gerichtskosten	166,226	95	2,787	35	—	·	169,014	30
2. Entschädigungen aller Art	2,004,334	89	27,130	50	98	70	2,031,366	69
3. Katasterpläne und Vermarkung	81,900	45	76	10	–	—	81,976	55
4. Verschiedenes	7,971	47	–	—	–	—	7,971	47
b. Unterbau	*98,459,380*	*22*	*32,097*	*05*	*34,075*	*17*	*98,457,402*	*10*
1. Erdarbeiten, Mauern, Anpflanzungen, Entwässerungen etc.	16,513,620	68	3,251	10	—	—	16,516,871	78
2. Tunnels und Galerien	71,141,039	75		—	—	–	71,141,039	75
3. Brücken, Viadukte und Durchlässe	5,888,040	67	—	-	—		5,888,040	67
4. Bettung und Beschotterung der Geleise . .	700,407	54	—	—	–		700,407	54
5. Einbettung von Strassen, Wegen u. Vorplätzen	266,528	60	—		—		266,528	60
6. Fluss- und Uferbauten, Bergverbauungen . .	2,845,589	41	27,634	-	34,075	17	2,839,148	24
7. Verschiedenes	1,104,153	57	1,211	95		-	1,105,365	52
c. Oberbau	*4,946,511*	*99*	—	—	—	—	*4,946,511*	*99*
1. Schienenunterlagen (Schwellen der Geleise und der Weichen etc.)	1,209,610	05	—	—	—		1,209,610	05
2. Schienen und deren Befestigungsmittel . . .	3,013,498	69	—	—	—	—	3,013,498	69
3. Weichen, Drehscheiben und Schiebebühnen (auch Geleisekreuzungen und Geleiseabschlüsse, sowie die Fundamente)	218,554	02	—	—	-	—	218,554	02
4. Legen des Oberbaues	499,288	81	—	—	—	-	499,288	81
5. Verschiedenes	5,560	42	—	—	—	-	5,560	42

	Stand am 31. Dez. 1926		Ausgaben im Jahr 1927		Rückerstattungen im Jahr 1927		Stand am 31. Dez. 1927	
d. Hochbau und mechanische Einrichtungen . . .	*3,217,676*	*20*	*6,223*	—	*52*	*60*	*3,223,846*	*60*
1. Verwaltungsgebäude und Wohnhäuser . . .	987,324	86	—	—	—	—	987,324	86
2. Gebäude für den allgemeinen Betriebsdienst .	1,857,865	28	6,223	—	52	60	1,864,035	68
3. Beleuchtungsanlagen im Freien	162,322	81	—		—	—	162,322	81
4. Wasserversorgung und Reinigungsanlagen im Freien	157,307	40	—	—	—	—	157,307	40
5. Hebekranen, Brückenwagen und Ladeprofil der Stationen	44,960	10	—	—	—	—	44,960	10
6. Maschinen und mechanische Einrichtungen der Werkstätten (ausgeschlossen die Werkstätten als Hilfsbetriebe)	5,340	05	—	—	—		5,340	05
7. Verschiedenes	2,555	70		—	—	—	2,555	70
e. Einrichtungen für die elektrische Zugsförderung .	*1,724,953*	*93*	—	—	—	—	*1,724,953*	*93*
1. Gebäude für den elektrischen Betrieb . . .	88,028	57	—	—	—	—	88,028	57
2. Ausrüstung der Unterwerke und Schaltposten	127,298	30	—	—	—	—	127,298	30
3. Leitungen über dem Bahnkörper	1,302,201	12	—	—	—	—	1,302,201	12
4. Kontaktschiene	—	—	—	—	—	—	—	—
5. Schienenverbinder		—	—	—	—	—	—	—
6. Speise-, Rück- und Uebertragungsleitungen .	30,598	84	—	—	—	—	30,598	84
7. *a)* Kosten des Probebetriebes	75,075	45	—	—	—	—	75,075	45
b) Verschiedenes	101,751	65	—	—	—	—	101,751	65
f. Telegraph, Signale und Sicherungsanlagen . . .	*1,407,246*	*29*	*5,973*	*80*	*42*	*50*	*1,413,177*	*59*
1. Telegraphen- und Telephonleitungen . . .	533,704	94	754	85	—	—	534,459	79
2. Signal- und Sicherungsanlagen	721,816	35	5,218	95	42	50	726,992	80
3. Orientierungs- und Ordnungszeichen . . .	8,427	56	—	—	—	—	8,427	56
4. Einfriedigung und Wegschranken	143,246	79	—	—	—	—	143,246	79
5. Verschiedenes	50	65	—	—	—	—	50	65
III. Rollmaterial	**7,457,262**	**67**	**163,782**	**80**	**78,810**	**29**	**7,542,235**	**18**
1. Dampf-Lokomotiven und Tender	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Elektrische Lokomotiven	3,933,822	42	71,105	30	6,740	-	3,998,187	72
3. Motor-Personenwagen	606,734	75	—	—	—	—	606,734	75
4. Personenwagen	1,794,322	06	88,167	50	3,335	70	1,879,153	86
5. Gepäckwagen	179,654	99	—	—	68,734	59	110,920	40
6. Güterwagen	583,839	50	—	—	—	—	583,839	50
7. Dienstwagen (auch Heizwagen)	358,888	95	4,510	—	—	—	363,398	95
IV. Mobiliar und Gerätschaften . .	**289,689**	**16**	**7,066**	**25**	**1,507**	**80**	**295,247**	**61**
1. Für die allgemeine Verwaltung	29,093	16	5,278	95	487	—	33,885	11
2. Für den Unterhalt und die Bewachung der Bahn	85,367	48	50	—	—	—	85,417	48
3. Für den Stationsdienst und die Zugsbegleitung	38,252	81	1,099	10	—		39,351	91
4. Für den Fahr- und Werkstättedienst . . .	136,975	71	638	20	1,020	80	136,593	11
	135,714,302	**77**	**245,856**	**05**	**115,242**	**16**	**135,844,916**	**66**
Abzüglich: Bundessubvention	6,000,000	—	—	—	—	—	6,000,000	—
Gesamt-Total	**129,714,302**	**77**	**245,856**	**05**	**115,242**	**16**	**129,844,916**	**66**

A². Baurechnung für die Linie Spiez-Frutigen 1927.

	Stand am 31. Dez. 1926		Ausgaben im Jahr 1927		Rückerstattungen im Jahr 1927		Stand am 31. Dez. 1927	
I. Allgemeine Kosten	**517,984**	**14**	**917**	**50**	—	—	**518.901**	**64**
a. Verwaltung und Bauleitung	*275,880*	*65*	*917*	*50*	—	—	*276,798*	*15*
1. Gehalte, Taggelder und Reiseauslagen	247,397	09	917	50	—	—	248,314	59
2. Bureau- und Materialkosten	11,270	24		—	—		11,270	24
3. Mobiliar, Instrumente und Messgeräte	1,542	70	—	—	—	—	1,542	70
4. Miete und Unterhalt der Lokale	3,519	30	—	—	—	—	3,519	30
5. Allgemeine Rechtskosten und Gutachten	510	03	—	—	—	—	510	03
6. Verschiedenes	11,641	29	—		—	—	11,641	29
b. Verzinsung des Baukapitals	*242,103*	*49*	—	—	—	—	*242,103*	*49*
1. Aktienzinse	72,523	67	—	—	—	—	72,523	67
2. Obligationenzinse	168,028	27	—	—	—	—	168,028	27
3. Sonstige Zinse und Unkosten	1,551	55	—	—	—	—	1,551	55
II. Bahnanlage und feste Einrichtungen	**5,562,447**	**—**	**47,158**	**31**	**34,398**	**80**	**5,575,206**	**51**
a. Erwerb von Grund und Rechten	*490,063*	*94*	*345*	*35*	—	—	*490,409*	*29*
1. Gehalte, Reise-, Schätzungs- und Gerichtskosten	14,194	65	—	—	—	—	14,194	65
2. Entschädigungen aller Art	462,569	97	345	35	—	—	462,915	32
3. Katasterpläne und Vermarkung	6,942	60	—	—	—	—	6,942	60
4. Verschiedenes	6,356	72	—	—	—	—	6,356	72
b. Unterbau	*2,677,624*	*55*	*43,014*	*31*	*34,398*	*80*	*2,686,240*	*06*
1. Erdarbeiten, Mauern, Anpflanzungen, Entwässerungen etc.	597,067	11	—	—	—	—	597,067	11
2. Tunnels und Galerien	810,705	72	—	—	—	—	810,705	72
3. Brücken, Viadukte und Durchlässe	335,867	76	—	—	—		335,867	76
4. Bettung und Beschotterung der Geleise	103,883	48	—	—	—	—	103,883	48
5. Einbettung von Strassen, Wegen und Vorplätzen	83,036	46	—	—	—	—	83,036	46
6. Fluss- und Uferbauten und Bergverbauungen	746,601	23	41,839	46	33,576	80	754,863	89
7. Verschiedenes	462	79	1,174	85	822	—	815	64
c. Oberbau	*866,217*	*69*	—	—	—	—	*866,217*	*69*
1. Schienenunterlagen (Schwellen der Geleise und der Weichen etc.)	228,077	12	—	—	—	—	228,077	12
2. Schienen und deren Befestigungsmittel	422,884	49	—	—	—	—	422,884	49
3. Weichen, Drehscheiben und Schiebebühnen (auch Geleisekreuzungen und Geleiseabschlüsse, sowie die Fundamente)	162,291	56	—	—	—	—	162,291	56
4. Legen des Oberbaues	47,764	32	—	—	—	—	47,764	32
5. Verschiedenes	5,200	20	—	—	—	—	5,200	20

	Stand am 31. Dez. 1926		Ausgaben im Jahr 1927		Rückerstattungen im Jahr 1927		Stand am 31. Dez. 1927	
d. Hochbau und mechanische Einrichtungen	*913,465*	*91*	*3,798*	*65*	—	—	*917,264*	*56*
1. Verwaltungsgebäude und Wohnhäuser	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Gebäude für den allgemeinen Betriebsdienst	700,330	65	1,621	20	—	—	701,951	85
3. Beleuchtungsanlagen im Freien	8,325	62	—	—	—	—	8,325	62
4. Wasserversorgung und Reinigungsanlagen im Freien	34,845	25	2,177	45	—	—	37,022	70
5. Hebekranen, Brückenwagen und Ladeprofil der Stationen	7,758	98	—	—	—	—	7,758	98
6. Maschinen und mechanische Einrichtungen der Werkstätten (ausgeschlossen die Werkstätten als Hilfsbetriebe)	161,917	86	—		—	—	161,917	86
7. Verschiedenes	287	55	—	—	—	—	287	55
e. Einrichtungen für die elektrische Zugsförderung	*448,068*	*57*		—	—	—	*448,068*	*57*
1. Gebäude für den elektrischen Betrieb	25,297	45	—	—	—	—	25,297	45
2. Ausrüstung der Unterwerke und Schaltposten	39,468	40	—	—	—	—	39,468	40
3. Leitungen über dem Bahnkörper	365,693	39	—	—	—		365,693	39
4. Kontaktschiene	—	—	—	—	—	—	—	—
5. Schienenverbinder		—	—	—	—	—	—	—
6. Speise-, Rück- und Uebertragungsleitungen	—	—		—		—	—	—
7. Kosten des Probebetriebes und Verschiedenes	17,609	33	—	—	—	—	17,609	33
f. Telegraph, Signale und Sicherungsanlagen	*167,006*	*34*	—	—	—	—	*167,006*	*34*
1. Telegraphen- und Telephonleitungen	43,874	46	—	—	—	—	43,874	46
2. Signal- und Sicherungsanlagen	84,792	54	—	—	—	—	84,792	54
3. Orientierungs- und Ordnungszeichen	5,033	20	—	—	—	—	5,033	20
4. Einfriedigung und Wegschranken	32,691	94	—	—	-	—	32,691	94
5. Verschiedenes	614	20	—	—	—	—	614	20
III. Rollmaterial	**817,518**	**94**	—	—	**4,510**	—	**813,008**	**94**
1. Dampf-Lokomotiven und Tender	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Elektrische Lokomotiven	191,320	17	—	—	—	—	191,320	17
3. Motor-Personenwagen	298,314	14	—	—	—	—	298,314	14
4. Personenwagen	190,550	68	—	—	—	—	190,550	68
5. Gepäckwagen	18,223	95	—	—	—	—	18,223	95
6. Güterwagen	115,410	—	—	—	4,510	-	110,900	—
7. Dienstwagen (auch Heizwagen)	3,700	—	—	—	—	—	3,700	—
IV. Mobiliar und Gerätschaften	**109,623**	**67**	**2,181**	**30**	—	—	**111,804**	**97**
1. Für die allgemeine Verwaltung	227	50	—	—	—	—	227	50
2. Für den Unterhalt und die Bewachung der Bahn	11,191	92	—	—	—	—	11,191	92
3. Für den Stationsdienst und die Zugsbegleitung	18,967	57	46	10	—	—	19,013	67
4. Für den Fahr- und Werkstättedienst	79,236	68	2,135	20	—	—	81,371	88
Gesamt-Total	**7,007,573**	**75**	**50,257**	**11**	**38,908**	**80**	**7,018,922**	**06**

A[3]. Baurechnung für die Linie Scherzligen-Bönigen 1927.

	Stand am 31. Dez. 1926		Ausgaben im Jahr 1927		Rückerstattungen im Jahr 1927		Stand am 31. Dez. 1927	
I. Allgemeine Kosten	**1.430.808**	**41**	**4,645**	**10**	**400**	**—**	**1,435.053**	**51**
a. Verwaltung und Bauleitung	747,761	36	4,645	10	400	-	752,006	46
b. Verzinsung des Baukapitals	683,047	05	—	—	—		683,047	05
II. Bahnanlage und feste Einrichtungen	**16,218,353**	**86**	**86.660**	**20**	**14,018**	**10**	**16,290,995**	**96**
a. Erwerb von Grund und Rechten	2,157,144	09	862	60	361	--	2,157,645	69
b. Unterbau	6,428,580	32	827	40	96	—	6,429,311	72
c. Oberbau	2,364,981	79		—	–	-	2,364,981	79
d. Hochbau und mechanische Einrichtungen	2,188,590	01	932	—	—	—	2,189,522	01
e. Einrichtungen für die elektrische Zugsförderung	1,910,187	66	1,801	25	1,128	05	1,910,860	86
f. Telegraph, Signale und Sicherungsanlagen	1,168,869	99	82,236	95	12,433	05	1,238,673	89
III. Rollmaterial	**4,176,992**	**07**	–	—	**4.397**	**30**	**4,172,594**	**77**
1. Dampf-Lokomotiven und Tender	504,246	53	—	-	–	-	504,246	53
2. Elektrische Lokomotiven	1,942,800	30	-	-	–	—	1,942,800	30
3. Motor-Personenwagen	—	—	—	-	—	—	—	—
4. Personenwagen	1,101,360	94	—	-	—	–	1,101,360	94
5. Gepäckwagen	157,572	30	—	-	–	—	157,572	30
6. Güterwagen	424,804	70	·	—	—	—	424,804	70
7. Dienstwagen	46,207	30	—	—	4,397	30	41,810	—
IV. Mobiliar und Gerätschaften	**205,551**	**20**	**675**	**20**	**45**	**—**	**206,181**	**40**
V. Hilfsbetriebe	**815,606**	**27**	**1,642**	**40**	—	—	**817,248**	**67**
a. Werkstätten: feste Einrichtungen	717,619	27	—	—	—	—	717,619	27
Mobiliar und Gerätschaften	97,987	—	1,642	40	·	—	99,629	40
Gesamt-Total	**22,847,311**	**81**	**93,622**	**90**	**18,860**	**40**	**22,922,074**	**31**

A[4]. Baurechnung für die Linie Münster-Lengnau 1927.

	Stand am 31. Dez. 1926		Ausgaben im Jahr 1927		Rückerstattungen im Jahr 1927		Stand am 31. Dez. 1927	
I. Allgemeine Kosten	**1,356,449**	**84**	—	—	—	—	**1,356,449**	**84**
a. Verwaltung und Bauleitung	*736,055*	*85*	—	—	—	—	*736,055*	*85*
1. Gehalte, Taggelder und Reiseauslagen	639,156	72	—	—	—	—	639,156	72
2. Bureau- und Materialkosten	41,961	78	—	—	—	—	41,961	78
3. Mobiliar, Instrumente und Messgeräte	5,194	68	—	—	—	—	5,194	68
4. Miete und Unterhalt der Lokale	11,420	09	—	—	—	—	11,420	09
5. Allgemeine Rechtskosten und Gutachten	27,806	90	—	—		—	27,806	90
6. Verschiedenes	10,515	68	—	—	—	—	10,515	68
b. Verzinsung des Baukapitals	*620,393*	*99*	—	—	—	—	*620,393*	*99*
1. Aktienzinse	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Obligationenzinse	609,540	84	—	—	—	—	609,540	84
3. Sonstige Zinse und Unkosten	10,853	15	—	—	—	—	10,853	15
II. Bahnanlage und feste Einrichtungen	**23,746,267**	**95**	**15,490**	**75**	**102,206**	—	**23,659,552**	**70**
a. Erwerb von Grund und Rechten	*1,294,907*	*41*	*14,638*	*70*	*102,206*	—	*1,207,340*	*11*
1. Gehalte, Reise-, Schätzungs- und Gerichtskosten	104,702	58	3,138	70	4,335	—	103,506	28
2. Entschädigungen aller Art	1,180,221	93	11,500	—	97,871	—	1,093,850	93
3. Katasterpläne und Vermarkung	8,308	65	—	—	—	—	8,308	65
4. Verschiedenes	1,674	25	—	—	—	—	1,674	25
b. Unterbau	*21,140,797*	*80*	—	—	—	—	*21,140,797*	*80*
1. Erdarbeiten, Mauern, Anpflanzungen, Entwässerungen etc.	1,151,248	90	—	—	—	—	1,151,248	90
2. Tunnels und Galerien	17,849,172	99	—	—	—	—	17,849,172	99
3. Brücken, Viadukte und Durchlässe	1,085,119	05	—	—	—	—	1,085,119	05
4. Bettung und Beschotterung der Geleise	178,977	46		—	—	—	178,977	46
5. Einbettung von Strassen, Wegen und Vorplätzen	109,656	45	—	—	—	—	109,656	45
6. Fluss- und Uferbauten und Bergverbauungen	76,040	05	—	—	—	—	76,040	05
7. Verschiedenes	690,582	90	—	—	—	—	690,582	90
c. Oberbau	*675,619*	*65*	—	—	—	—	*675,619*	*65*
1. Schienenunterlagen (Schwellen der Geleise und der Weichen etc.)	222,637	36	—	—	-	—	222,637	36
2. Schienen und deren Befestigungsmittel	318,675	—	-	—	—	—	318,675	—
3. Weichen, Drehscheiben und Schiebebühnen (auch Geleisekreuzungen und Geleiseabschlüsse, sowie die Fundamente)	50,205	25	—	—	—	—	50,205	25
4. Legen des Oberbaues	76,885	69	—	—	—	—	76,885	69
5. Verschiedenes	7,216	35	—	—	—	—	7,216	35

	Stand am 31. Dez. 1926		Ausgaben im Jahr 1927		Rückerstattungen im Jahr 1927		Stand am 31. Dez. 1927	
d. Hochbau und mechanische Einrichtungen	*329,638*	*47*	*852*	*05*		—	*330,490*	*52*
1. Verwaltungsgebäude und Wohnhäuser	—	—	—	—		—	—	—
2. Gebäude für den allgemeinen Betriebsdienst	290,489	41	852	05	—	—	291,341	46
3. Beleuchtungsanlagen im Freien	2,511	35				—	2,511	35
4. Wasserversorgung und Reinigungsanlagen im Freien	11,711	01	—	—	—	—	11,711	01
5. Hebekranen, Brückenwagen und Ladeprofile der Stationen	17,100	30		—	—	—	17,100	30
6. Maschinen und mechanische Einrichtungen der Werkstätten (ausgeschlossen die Werkstätten als Hilfsbetriebe)	—	—	—	—	—		—	—
7. Verschiedenes	7,826	40	—	—	—		7,826	40
e. Einrichtungen für die elektrische Zugsförderung	—	—	—	—	—	—	—	—
1. Gebäude für den elektrischen Betrieb	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Ausrüstung der Unterwerke und Schaltposten	—	—	—	—	—	—	—	
3. Leitungen über dem Bahnkörper	—	—	—	—	—	—	—	—
4. Kontaktschiene	—	—	—	—	—	—	—	—
5. Schienenverbinder	—	—	—	—	—	—	—	—
6. Speise-, Rück- und Uebertragungsleitungen		—	—	—	—	—	—	—
7. Kosten des Probebetriebes und Verschiedenes		—	—	—	—	—	—	—
f. Telegraph, Signale und Sicherungsanlagen	*305,304*	*62*	—	—	—	—	*305,304*	*62*
1. Telegraphen- und Telephonleitungen	65,811	90		—	—		65,811	90
2. Signal- und Sicherungsanlagen	214,663	82		—	—	—	214,663	82
3. Orientierungs- und Ordnungszeichen	1,969	35	—	—	—	—	1,969	35
4. Einfriedigung und Wegschranken	20,759	55	—	—	—	—	20,759	55
5. Verschiedenes	2,100	—	—	—		—	2,100	—
III. Rollmaterial	**7,890**	—	—	—	—	—	**7,890**	—
1. Dampf-Lokomotiven und Tender	—	—	—	—	—		—	—
2. Elektrische Lokomotiven	—	—	—	—	—	—	—	—
3. Motor-Personenwagen	—	—	—	—	—	—	—	—
4. Personenwagen	—	—	—	—	—	—	—	—
5. Gepäckwagen	—	—	—	—	—	—	—	—
6. Güterwagen	—	—	—	—	—	—	—	—
7. Dienstwagen (auch Heizwagen)	7,890	—	—	—	—	—	7,890	—
IV. Mobiliar und Gerätschaften	**22,936**	**05**	**10,217**	**15**	**42**	**55**	**33,110**	**65**
1. Für die allgemeine Verwaltung	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Für den Unterhalt und die Bewachung der Bahn	16,043	40	10,198	15	42	55	26,199	—
3. Für den Stationsdienst und die Zugsbegleitung	6,892	65	19	—	—	—	6,911	65
4. Für den Fahr- und Werkstättedienst	—	—	—	—	—	—	—	—

	Stand am 31. Dez. 1926		Ausgaben im Jahr 1927		Rückerstattungen im Jahr 1927		Stand am 31. Dez. 1927	
V. Hilfsbetriebe: Kraftwerk Grenchen	**246,143**	**20**	—	—	—	—	**246,143**	**20**
I. Allgemeine Kosten	**10,000**	—	—	—	—	—	**10,000**	—
a. Verwaltung und Bauleitung	10,000	—	—	—	—	—	10,000	—
b. Verzinsung des Baukapitals	—	—	—	—	—	—	—	—
II. Anlage des Werkes	**234,901**	**45**	—	—	—	—	**234,901**	**45**
a. Erwerb von Grund und Rechten	*5,706*	*80*	—	—	—	—	*5,706*	*80*
1. Gehalte, Reise-, Schätzungs- und Gerichtskosten	644	10	—	—		—	644	10
2. Konzessionen und Rechte	884	60	—	—	-	—	884	60
3. Aenderungen an Nachbaranlagen, Schutzbauten in fremdem Gebiet	—	—	—	—	—	—	—	—
4. Grundstücke, Anlagen, Pflanzungen . . .	4,178	10	—	—	—	—	4,178	10
b. Strassen, Brücken, Verbauungen auf eigenem Gebiet	*1,312*	—	—	—	—	-	*1,312*	—
c. Wasserleitungsanlagen (Staudämme, Wasserfassungen, Kanäle und Stollen, Druckleitungen [bis zum Abschluss vor den Turbinen], Schleusen, Fallen und mechan. Betätigungsvorrichtungen	*161,589*	*55*		—	—	—	*161,589*	*55*
d. Gebäude für den Betrieb (Maschinenhäuser, Wärterhäuser, Verwaltungsgebäude) *samt fester Ausstattung*	*22,636*	*95*	—	—		—	*22,636*	*95*
e. Wasserturbinen samt Zubehör	*9,483*	*10*	—	—	—	—	*9,483*	*10*
f. Andere Kraftmaschinen samt Zubehör . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
g. Elektrische Maschinen, Umformer und Kraftspeicher	*18,346*	*20*	—	—	—	—	*18,346*	*20*
h. Apparate und innere Leitungsanlage (samt elektrischer Beleuchtung und Werkstättenantrieb)	*15,694*	*75*	—	—	—	—	*15,694*	*75*
i. Verschiedenes	*132*	*10*	—	—	—	—	*132*	*10*
III. Mobiliar und Gerätschaften	**1,241**	**75**	—	—	—	—	**1,241**	**75**
Gesamt-Total	**25,379,687**	**04**	**25,707**	**90**	**102,248**	**55**	**25,303,146**	**39**

B. Betriebsrechnung 1927.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Betriebseinnahmen.						
I. Aus dem Personenverkehr . . .			4,193,632	57		
II. Aus dem Gepäck-, Tier- und Güterverkehr.						
1. Vom Gepäck	320,886	22				
2. Von Tieren	194,436	51				
3. Von Gütern	5,723,439	93	6,238,762	66		
III. Aus dem Postverkehr.						
1. Für Poststücke über 5 kg	243,572	75				
2. Zuschuss für Poststücke, Personal und Postwagen	—	—				
3. Für besondere Dienstleistungen	—	—	243,572	75	10,675,967	98
IV. Verschiedene Einnahmen.						
A. Pacht- und Mietzinse.						
1. Für Bahnhöfe und Bahnstrecken	1,685	90				
2. Für Rollmaterial	189,576	93				
3. Für Gebäude, Lokale, Grundstücke u. dgl. . .	159,944	10	351,206	93		
B. Rohertrag von Hilfsbetrieben. (Werkstätte Bönigen und Kraftwerk Grenchen) .			197,217	99		
C. Verschiedenes			13,126	53	561,551	45
Total der Betriebseinnahmen					11,237,519	43

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Betriebsausgaben.						
I. Allgemeine Verwaltung.						
A. Personalkosten.						
1. *a.* Verwaltungsbehörden (Aktionärversammlung, Rechnungsrevisoren, Verwaltungsrat, Direktion) . . . . Fr. 28,253. 75						
b. Betriebsleitung . . . . » 13,814. 95	42,068	70				
2. Sekretariat, Kanzlei und Nebendienste	38,813	65				
3. Buchhaltung und Hauptkasse	30,239	35				
4. Einnahmenkontrolle und statistisches Bureau . .	128,348	28				
5. Tarif- und Frachtreklamationsbureau	68,027	50				
6. Telegraphisten der Zentralverwaltung	8,139	40				
7. Abwartpersonal der Zentralverwaltung	15,075	70	330,712	58		
B. Nebenkosten.						
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Porti etc. . . .	31,008	74				
2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Diensträume	4,997	30				
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars . . .	2,286	31				
4. Verschiedenes	13,139	12	51,431	47	382,144	05
II. Unterhalt und Bewachung der Bahn.						
A. Personalkosten.						
1. Bahningenieure und deren Hilfspersonal . . .	54,188	70				
2. Bahnmeister und Gehilfen	41,810	95				
3. Bahnwärter, Schrankenwärter und Stellvertreter . .	130,220	90				
4. Wärtervorstände und Weichenwärter	22,195	10				
	248,415	65				
Gemeinschaftskosten Thun, Brig, Münster und Lengnau	4,379	83	252,795	48		
B. Nebenkosten.						
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Porti etc. . . .	4,153	24				
2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Diensträume	823	30				
3. Beleuchtung der Bahn	3,593	50				
4. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	10,947	55				
5. Verschiedenes	10,960	70				
	30,478	29				
Gemeinschaftskosten Thun, Interlaken-Ost, Brig, Münster und Lengnau	1,614	08	32,092	37		
C. Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen.						
a. Unterhalt der Bahnanlagen.						
1. Unterbau	235,413	37				
2. Oberbau	196,129	71				
3. Hochbau und mechanische Einrichtungen . . .	38,005	—				
4. Telegraph, Signale und Sicherungsanlagen . . .	52,697	70				
5. Räumung der Bahn von Schnee und Eis . . .	7,559	—				
Uebertrag	529,804	78	284,887	85	382,144	05

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Uebertrag	529,804	78	284,887	85	382,144	05
b. Erneuerung des Oberbaues:						
1. Schwellen und Brückenhölzer . . Fr. 37,739. 35						
2. Schienen und deren Befestigungsmittel . . . . » 87,614. 10						
3. Weichen und deren Bestandteile . » 1,403. 60						
Hievon: Fr. 126,757. 05						
Zu Lasten des Erneuerungsfonds . Fr. 118,091. 25						
Zu Lasten der Betriebsrechnung . » 8,665. 80	126,757	05				
Gemeinschaftskosten Thun, Interlaken-Ost, Brig, Münster und Lengnau	78,643	21	735,205	04	1,020,092	89
III. Stationsdienst und Zugsbegleitung.						
A. Personalkosten.						
1. Leitung des Stations- und Zugsdienstes	74,696	05				
2. Bahnhof- und Stationspersonal	836,685	05				
3. Zugsbegleitungspersonal	655,418	13				
	1,566,799	23				
Gemeinschaftskosten Thun, Interlaken-Ost, Brig, Münster und Lengnau	429,071	68	1,995,870	91		
B. Nebenkosten.						
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Porti etc. . . .	37,384	29				
2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Diensträume, Beleuchtung der Bahnhöfe und Stationen .	54,210	15				
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars . . .	8,480	47				
4. Verbrauchsmaterialien für den Stationsdienst und Verschiedenes	4,722	03				
	104,796	94				
Gemeinschaftskosten Thun, Interlaken-Ost, Brig, Münster und Lengnau	22,901	21	127,698	15	2,123,569	06
IV. Fahr- und Werkstättedienst.						
A. Personalkosten.						
1. Leitung des Fahr- und Werkstättedienstes . . .	32,771	60				
2. Fahrpersonal	613,086	61				
3. Personal für Ausrüstung und Reinigung des Fahrmaterials	143,352	85				
4. Personal der Unterwerke und Schaltposten . . .	11,656	15				
	800,867	21				
Gemeinschaftskosten Thun, Brig, Münster und Lengnau	76,590	67	877,457	88		
Uebertrag			877,457	88	3,525,806	—

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Uebertrag			877,457	88	3,525,806	—
B. Nebenkosten.						
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Porti etc. . .	4,100	27				
2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Diensträume	5,079	80				
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars . . .	5,063	55				
4. Verschiedenes	40	40				
	14,284	02				
Gemeinschaftskosten Thun und Brig	482	65	14,766	67		
C. Material- und Kraftverbrauch des Rollmaterials.						
1. Brennmaterial	207,404	20				
2. Elektrische Kraft	776,436	59				
3. Schmiermaterial	14,531	62				
4. Beleuchtungsmaterial	30,550	17				
5. Reinigungs- und Desinfektionsmaterial, Wasser, Streusand und Verschiedenes	8,045	07				
	1,036,967	65				
Gemeinschaftskosten Thun, Brig, Münster und Lengnau	52,426	32	1,089,393	97		
D. Unterhalt und Erneuerung der mechanischen und elektrischen Einrichtungen.						
1. Maschinen und mechanische Einrichtungen der Werkstätten	—	—				
2. Gebäude für den elektrischen Betrieb	204	70				
3. Ausrüstung der Unterwerke und Schaltposten . .	9,276	80				
4. Stromleitungsanlagen	110,663	05				
	120,144	55				
Gemeinschaftskosten Thun, Brig und Interlaken-Ost .	—	—	120,144	55		
E. Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials.						
1. Dampflokomotiven und Tender	54,467	90				
2. Elektrische Lokomotiven	456,100	29				
3. Motor-Personenwagen	61,899	15				
4. Personenwagen	326,656	95				
5. Gepäckwagen	19,722	70				
6. Güterwagen	79,820	26				
7. Dienstwagen (auch Heizwagen)	31,084	70				
	1,029,751	95				
Gemeinschaftskosten Thun und Brig	13,881	72	1,043,633	67	3,145,396	74
Uebertrag					6,671,202	74

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Uebertrag					6,671,202	74
V. Verschiedene Ausgaben.						
A. Pacht- und Mietzinse.						
1. Für Bahnhöfe und Bahnstrecken	—	—				
2. Für Rollmaterial	234,519	47				
3. Für sonstige Objekte	17,131	60				
	251,651	07				
Gemeinschaftskosten Thun, Brig, Münster und Lengnau	131,723	78	383,374	85		
B. Verlust auf Hilfsbetrieben (Materialverwaltung)			37,052	41		
C. Sonstige Ausgaben.						
1. Gerichts- und Prozesskosten	176	68				
2. Feuerversicherungen und Entschädigungen	24,384	58				
3. Unfallversicherungen und Entschädigungen	135,467	03				
4. Andere Versicherungen und Transportentschädigungen	11,517	09				
5. Transportkosten infolge von Bahnunterbrechungen	—	—				
6. Steuern und Abgaben	69,938	97				
7. Beiträge an Hilfskassen und Wohlfahrtseinrichtungen, Pensionen, Unterstützungen und Geschenke	248,368	12				
8. Reklame, Propaganda und Verschiedenes	144,053	17				
	633,905	64				
Gemeinschaftskosten Thun, Interlaken-Ost, Brig, Münster und Lengnau	64,701	95	698,607	59	1,119,034	85
Total der Betriebsausgaben					7,790,237	59
Rechnungs-Abschluss.						
Total der Betriebseinnahmen					11,237,519	43
Total der Betriebsausgaben					7,790,237	59
Ueberschuss der Einnahmen					3,447,281	84

C. Gewinn- und Verlustrechnung

Einnahmen.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1. Ueberschuss der Betriebseinnahmen			3,447,281	84
2. Ertrag der Wertbestände und Guthaben . . . . . (davon Ertrag der Wertschriften Fr. 3,273. 75)			225,065	71
3. Rohertrag der Nebengeschäfte:				
Ueberschuss der Betriebseinnahmen der Dampfschiffahrt Thuner- und Brienzersee			32,068	77
4. Zuschüsse aus den Spezialfonds:				
a. aus dem Erneuerungsfonds Scherzligen-Bönigen und Spiez-Brig	98,854	80		
b. aus dem Erneuerungsfonds Münster-Lengnau . . .	21,361	95		
c. aus der Spezialreserve aus getilgtem Aktienkapital . .	137,413	81	257,630	56
5. Sonstige Einnahmen			—	—
			3,962,046	88

für das Jahr 1927.

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1. Verzinsung der festen Anleihen (siehe Seiten 33/34) .			3,225,613	18
2. Verzinsung der schwebenden Schulden			—	—
3. Finanzunkosten, Kursverluste, Gebühren etc. . . .			87,962	—
4. Tilgungen und Abschreibungen:				
Rückzahlung von Schuldkapital, Elektrifikationsanleihen,				
an Schweizerische Eidgenossenschaft	28,188	55		
an Kanton Bern	27,774	30	55,962	85
5. Einlagen in die Spezialfonds:				
a. Einlage in den Erneuerungsfonds Scherzligen-Bönigen und Spiez-Brig	495,055	25		
b. Einlage in den Erneuerungsfonds Münster-Lengnau . .	16,238	95		
c. Einlage in den Erneuerungsfonds für die Werkstätten .	16,095	50		
d. Einlage in den Erneuerungsfonds für das Kraft- und Pumpwerk Grenchen	1,119	15		
e. Einlage in den Erneuerungsfonds für den Dampfschiffbetrieb	50,000	—		
f. Einlage in den Uferschutz- und Schwellenfonds . . .	6,000	—	584,508	85
6. Sonstige Ausgaben:				
Ausgaben für Pumpen des Wassers für die Gemeinde Grenchen			8,000	—
			3,962,046	88

D. Bilanz auf

Aktiven.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1. Baukonto der Bahn:				
a. Baukonto Frutigen-Brig . . . Fr. 135,844,916. 66				
abzüglich Bundessubvention . . » 6,000,000. —	129,844,916	66		
b. Baukonto Spiez-Frutigen	7,018,922	06		
c. Baukonto Scherzligen-Bönigen	22,922,074	31		
d. Baukonto Münster-Lengnau	25,303,146	39	185,089,059	42
2. Unvollendete Bauobjekte			589,524	59
3. Verwendungen auf Nebengeschäfte:				
Dampfschiffahrt Thuner- und Brienzersee	3,810,385	72		
Schiffshafen Thun	1,015,174	39	4,825,560	11
4. Wertbestände und Guthaben:				
a. Kasse und Bankguthaben	3,730,678	19		
b. Wertschriften (inkl. zurückgekaufte Obligationen) . .	615,089	—		
c. Verschiedene Schuldner	5,017,828	01	9,363,595	20
5. Entbehrliche Liegenschaften			36,949	50
6. Materialvorräte und Ersatzstücke			2,146,598	93
7. Verschiedenes:				
a. Kaution an die Schweiz. Eidgenossenschaft für Obligationenzinse	4,500,000	—		
b. Zinsgarantie-Regress des Kantons Bern für die Verzinsung des Obligationenanleihens Frutigen-Brig II. Rang	8,259,134	80	12,759,134	80
			214,810,422	55

31. Dezember 1927.

Passiven.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1. Gesellschaftskapital:				
a. 30,975 Prioritätsaktien I. Ranges à Fr. 500. —	15,487,500	—		
b. 76,640 Prioritätsaktien II. Ranges à Fr. 400. —	30,656,000	—		
c. 54,560 Stammaktien à Fr. 250. —	13,640,000	—	59,783,500	
2. Feste Anleihen:				
a. 5 % Anleihen I. Rang Scherzligen-Bönigen vom 1. Januar 1923 (Elektrifikation) ursprünglich Fr. 4,570,000. —	4,315,740	65		
b. 4—5 % Anleihen I. Rang Frutigen-Brig vom 1. November 1906: à 5 % Fr. 14,371,500. — à 4 % » 14,628,500. —	29,000,000	—		
c. 4—5% Anleihen I. Rang Münster-Lengnau vom 2. Dezember 1911: à 5 % Fr. 13,910,000. — à 4 % » 9,090,000. —	23,000,000	—		
d. 4 % Anleihen I. Rang Scherzligen-Bönigen v. 1. Jan. 1901	4,800,000	—		
e. 4 % Anleihen I. Rang Spiez-Frutigen vom 1. Mai 1901	800,000	—		
f. 4 % Anleihen II. Rang Frutigen-Brig vom 10. Juli 1912	42,000,000	—		
g. 4½ % Anleihen II. Rang Scherzligen-Bönigen vom 1. Okt. 1913	13,000,000	—		
h. 4½ % Anleihen II. Rang Spiez-Frutigen v. 1. Febr. 1915	2,200,000	—		
i. 5—4¼—4 % Anleihen Dampfschiffunternehmen Thuner- u. Brienzersee vom 1. Oktober 1891/1. April 1893: à 5 % Fr. 393,000. — à 4¼ % » 340,000. — à 4 % » 14,000. —	747,000	—	119,862,740	65
3. Grundpfändlich versicherte Schulden:				
Pfandbriefe auf dem Verwaltungsgebäude Genfergasse			800,000	—
4. Getilgtes Schuldkapital			203,529	75
5. Subventionen:				
Bundessubvention à fonds perdu: p. mem. Fr. 6,000,000. —			—	—
6. Schwebende Schulden:				
a. Verfallene Titel und Coupons	2,252,535	—		
b. Nicht verfallene Ratenzinse	725,234	16		
c. Guthaben der Unterstützungskassen	5,721	50		
d. Verschiedene Gläubiger	6,386,409	97	9,369,900	63
7. Spezialfonds:				
1. *a.* Erneuerungsfonds Scherzligen-Bönigen und Spiez-Brig	6,104,047	16		
b. » Münster-Lengnau	188,494	03		
c. » für die Werkstätten	184,698	51		
d. » für d. Kraft- u. Pumpwerk Grenchen	23,395	94		
e. » für den Dampfschiffbetrieb	1,647,258	03		
f. Uferschutz- und Schwellenfonds	141,520	—		
2. Spezialreserve aus getilgtem Aktienkapital	3,742,203	05	12,031,616	72
8. Verschiedenes:				
a. Kaution an die Schweiz. Eidgenossenschaft für Obligationenzinse	4,500,000	—		
b. Zinsgarantie-Regress des Kantons Bern für die Verzinsung des Obligationenanleihens Frutigen-Brig II. Rang	8,259,134	80	12,759,134	80
			214,810,422	55

E. Spezial-

1. Erneue-

	Oberbau	
	Fr.	Cts.
a. Erneuerungsfonds Scherzligen-Bönigen und Spiez-Brig.		
Einnahmen.		
Bestand auf 1. Januar 1927	1,527,039	64
Einlagen pro 1927:		
a. Oberbau . . . 2,30 % auf Fr. 8,177,712. —	188,087	40
b. Einrichtungen für die elektrische Zugsförderung . . . 1,50 % » » 4,083,211. —		
c. Rollmaterial:		
Dampf-Lokomotiven . . . 2,10 % » » 504,246. —		
Elektrische Lokomotiven . . . 1,85 % » » †) 6,525,142. —		
Motor-Personenwagen . . . 1,85 % » » 905,049. —		
Personenwagen . . . 1,75 % » » 3,086,234. —		
Lastwagen . . . 1,60 % » » 1,888,301. —		
d. Mobiliar und Gerätschaften . . . 2,50 % » » 538,006. — (Fr. 604,864. — abzüglich Fr. 66,858. —. Uebertrag auf E.-F. der Werkstätten: Mobiliar und Gerätschaften der Werkstätten Spiez und Brig.)		
Total	1,715,127	04
Ausgaben.		
Entnahmen pro 1927:		
a. für Erneuerung des Oberbaues:		
Materialkosten . . . Fr. 133,133. 80		
Arbeitslöhne 10 % . . . » 13,313. 40		
Fr. 146,447. 20		
Abzüglich Altmaterialwerte . . . » 41,030. —		
Fr. 105,417. 20		
Hiervon zu Lasten des Erneuerungsfonds	96,751	40
b. für Erneuerung der Einrichtungen für die elektrische Zugsförderung		
c. für Erneuerung des Rollmaterials		
d. für Mobiliar und Gerätschaften:		
Rubr. I B 3 . . . Fr. —. —		
» II B 4 . . . » 365. 70		
» III B 3 . . . » 1667. 15		
» IV B 3 . . . » 70. 55		
Bestand auf 31. Dezember 1927	1,618,375	64

†) Inkl. Fr. 1,200,000. — für die gemieteten elektrischen Lokomotiven Ce 4/6 Nrn. 315—317.

rechnungen 1927.

rungsfonds.

Einrichtungen für die elektrische Zugsförderung		Rollmaterial		Mobiliar und Gerätschaften		TOTAL	
Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
665,881	20	3,324,693	86	190,232	01	5,707,846	71
						188,087	40
61,248	15					61,248	15
		10,589	15				
		120,715	10				
		16,743	40				
		54,009	10				
		30,212	80			232,269	55
				13,450	15	13,450	15
						495,055	25
727,129	35	3,556,963	41	203,682	16	6,202,901	96
						96,751	40
—	—					—	—
		—	—			—	—
				2,103	40	2,103	40
						98,854	80
727,129	35	3,556,963	41	201,578	76	6,104,047	16

b. Erneuerungsfonds Münster-Lengnau.

	Oberbau Fr.	Cts.
Einnahmen.		
Bestand auf 1. Januar 1927	186,175	08
Einlagen pro 1927:		
a. Oberbau . . . 2,30 % auf Fr. 675,620. —	15,539	30
b. Einrichtungen für die elektr. Zugsförderung 1,50 % » » —. —		
c. Rollmaterial: Lastwagen . . . 1,60 % » » 7,890. —		
d. Mobiliar und Gerätschaften . . . 2,50 % » » 22,936. —		
Total	201,714	38
Ausgaben.		
Entnahme pro 1927:		
a. für Erneuerung des Oberbaues:		
Materialkosten . . . Fr. 35,472. 60		
Arbeitslöhne 10 % . . . » 3,547. 25		
Fr. 39,019. 85		
Abzüglich Altmaterialwerte . . . » 17,680. —		
Fr. 21,339. 85	21,339	85
b. für Erneuerung der Einrichtungen für die elektrische Zugsförderung		
c. für Erneuerung des Rollmaterials . . .		
d. für Mobiliar und Gerätschaften:		
Rubr. II B 4 . . . Fr. 22. 10		
» III B 3 . . . » —. —		
Bestand auf 31. Dezember 1927	180,374	53

c. Erneuerungsfonds für die Werkstätten.

	Oberbau Fr.	Cts.
Einnahmen.		
Bestand auf 1. Januar 1927	20,517	85
Einlagen pro 1927:		
a. Oberbau . . . 2,30 % auf Fr. 82,346. —	1,893	95
b. Einrichtung für die elektr. Zugsförderung 1,50 % » » 23,078. —		
c. Maschinen u. Mechanische Einrichtungen 2,50 % » » 389,369. —		
d. Mobiliar und Gerätschaften . . . 2,50 % » » 164,845. —		
Total	22,411	80
Ausgaben.		
Entnahme pro 1927:		
a. für Erneuerung des Oberbaues:		
Materialkosten . . . Fr. —. —		
Arbeitslöhne 10 % . . . » —. —		
Fr. —. —		
Abzüglich Altmaterialwerte . . . » —. —	—	—
b. für Erneuerung der Einrichtungen für die elektrische Zugsförderung		
c. für Erneuerung der Maschinen und mechanischen Einrichtungen .		
d. für Mobiliar und Gerätschaften . . .		
Bestand auf 31. Dezember 1927	22,411	80

Einrichtungen für die elektrische Zugsförderung		Rollmaterial		Mobiliar und Gerätschaften		TOTAL	
Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
—	—	2,359	35	5,082	60	193,617	03
						15,539	30
—	—					—	—
		126	25			126	25
				573	40	573	40
						16,238	95
—	—	2,485	60	5,656	—	209,855	98
						21,339	85
—	—					—	—
		—	—			—	—
				22	10	22	10
						21,361	95
—	—	2,485	60	5,633	90	188,494	03

Einrichtungen für die elektrische Zugsförderung		Maschinen und mechanische Einrichtungen		Mobiliar und Gerätschaften		TOTAL	
Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
2,192	45	96,450	25	49,442	46	168,603	01
						1,893	95
346	20					346	20
		9,734	25			9,734	25
				4,121	10	4,121	10
						16,095	50
2,538	65	106,184	50	53,563	56	184,698	51
						—	—
—	—					—	—
		—	—			—	—
				—	—	—	—
2,538	65	106,184	50	53,563	56	184,698	51

d. Erneuerungsfonds für das Kraft- und Pumpwerk Grenchen.

Einnahmen.

	Fr.	Cts.
Bestand am 1. Januar 1927	22,276	79
Einlage für das Jahr 1927 : 2,5 % auf Fr. 44,766	1,119	15
Bestand am 31. Dezember 1927	23,395	94

e. Erneuerungsfonds für den Dampfschiffbetrieb.

Einnahmen.

	Fr.	Cts.
Bestand am 1. Januar 1927	1,597,258	03
Einlage für das Jahr 1927	50,000	—
Bestand am 31. Dezember 1927	1,647,258	03

f. Uferschutz- und Schwellenfonds.

Einnahmen.

	Fr.	Cts.
Bestand am 1. Januar 1927	135,520	—
Einlage für das Jahr 1927	6,000	—
Bestand am 31. Dezember 1927	141,520	—

2. Reservefonds 1927.

	Fr.	Cts.
a. Reserve für Ratenzinse 1927.		
Einnahmen.		
Bestand am 1. Januar 1927	723,474	38
Ausgaben.		
Uebertrag auf Gewinn- und Verlustrechnung (Verzinsung der festen Anleihen)	723,474	38
Bestand am 31. Dezember 1927	—	—
b. Spezialreserve aus getilgtem Aktienkapital.		
Einnahmen.		
Bestand am 1. Januar 1927	3,879,616	86
Ausgaben.		
Uebertrag auf Gewinn- und Verlustrechnung	137,413	81
Bestand am 31. Dezember 1927	3,742,203	05

3. Betriebsrechnung der Materialverwaltung 1927. (Hilfsbetrieb.)

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.				
Zuschläge auf Verbrauchsmaterialien	57,194	65		
Verschiedene Einnahmen: Zinse, Erlöse aus Gebinden, Altmaterial etc.	3,983	15		
Total der Einnahmen			61,177	80
Ausgaben.				
Betriebskosten:				
A. Personal:				
Gehalte, Taglöhne, Leistungen von Betriebsstellen, Reiseentschädigungen, Dienstkleider etc.			87,335	30
B. Nebenkosten:				
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Porti etc. . . .	1,342	71		
2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Diensträume	421	75		
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	40	—		
4. Miete und Unterhalt der Diensträume und Magazine .	1,500	—		
5. Unfallversicherungsprämien und Verschiedenes (Beiträge an die Hilfskassen etc.)	7,590	45	10,894	91
Total der Ausgaben			98,230	21
Rechnungsabschluss.				
Total der Einnahmen			61,177	80
Total der Ausgaben			98,230	21
Ueberschuss der Ausgaben (Uebertrag auf Betriebsausgaben, Rubr. V. B)			37,052	41

4. Rechnung der Werkstätte Bönigen pro 1927. (Hilfsbetrieb.)

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.				
I. Arbeitsleistungen, inkl. Material:				
a. für die Betriebsstellen, inkl. die mitbetriebenen Linien	1,640,184	30		
b. für die Baurechnung, die Hilfs- und Nebengeschäfte	115,971	90		
c. für Dritte	6,629	10	1,762,785	30
II. Verkauf von Altmaterial			13,799	35
Total der Einnahmen			1,776,584	65
Ausgaben.				
I. Produktionskosten:				
a. Arbeitslöhne, Reiseentschädigungen, Dienstkleider etc.	904,408	90		
b. Verbrauchsmaterialien und Reservestücke	325,923	05	1,230,331	95
II. Unterhalt und Erneuerung:				
a. Anlagen, Gebäude und feste Einrichtungen	12,321	79		
b. Mechanische Einrichtungen, Werkzeuge und Mobiliar:				
1. Ergänzung und Unterhalt . . . Fr. 44,685. 52				
2. Abschreibung ausrangierter Objekte . » —. —	44,685	52	57,007	31
III. Verschiedene Ausgaben:				
a. Bureau- und Aufsichtspersonal	59,771	42		
b. Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Porti etc.	1,442	87		
c. Beleuchtung, Heizung und Reinigung	41,210	86		
d. Konsummaterialien für den Werkstättebetrieb (Kohlen, Oel, Putzfäden etc.)	21,950	75		
e. Betriebskraft	14,958	31		
f. Unfallentschädigungen und Unfallversicherungsprämien	26,324	50		
g. Verschiedenes (Beiträge an die Hilfskassen, Feuerversicherungen, Modelle etc.)	136,347	86	302,006	57
IV. Kapitalverzinsung:				
a. Verzinsung à 4 % der eigenen Kapitalien (inkl. Nebenwerkstätten)	61,841	05		
b. Entschädigung an die B. N. für Benützung der Werkstätteanlagen in Ausserholligen	3,316	35	65,157	40
V. Einlage in den Erneuerungsfonds für:				
a. Oberbau	1,893	95		
b. Einrichtungen für die elektrische Zugsförderung	346	20		
c. Maschinelle Anlagen	9,734	25		
d. Mobiliar und Gerätschaften	4,121	10		
	16,095	50		
e. Entschädigung an die B. N. für ihre Einlagen in den Erneuerungsfonds:				
1. Für die maschinellen Anlagen . . Fr. 308, 70				
2. Für Mobiliar und Gerätschaften . » 718. 65	1,027	35	17,122	85
Total der Ausgaben			1,671,626	08
Rechnungsabschluss.				
Einnahmen			1,776,584	65
Ausgaben			1,671,626	08
Netto-Ertrag			104,958	57
zuzüglich: Kapitalverzinsung			61,841	05
Einlage in den Erneuerungsfonds			16,095	50
Roh-Ertrag (Uebertrag auf Betriebseinnahmen Rubr. IV B.)			182,895	12

5. Rechnung des Kraft- und Pumpwerkes Grenchen pro 1927. (Hilfsbetrieb.)

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.				
I. Abgabe von Energie:				
a. für die Tunnelventilation und für das Pumpen des Wassers für die Gemeinde Grenchen	38,701	—		
b. an Dritte	1,995	85	40,696	85
II. Arbeitsleistungen (an Betriebsstellen und Dritte) . . .			12,782	90
III. Verschiedene Einnahmen			6	55
Total der Einnahmen			53,486	30
Ausgaben.				
I. Personal:				
Arbeitslöhne, Reiseentschädigungen, Dienstkleider etc. .			20,481	05
II. Unterhalt und kleiner Ersatz:				
a. Anlagen, Gebäude und feste Einrichtungen . . .	31	63		
b. Mechanische und elektrische Einrichtungen, Mobiliar .	170	15	201	78
III. Verschiedene Ausgaben:				
a. Bureaukosten, Beleuchtung, Heizung und Reinigung .	70	25		
b. Konsummaterial für den Kraftwerkbetrieb	49	80		
c. Energieabgabe durch Dritte	15,132	55		
d. Unfallentschädigungen und Unfallversicherungsprämien	546	40		
e. Verschiedenes (Beiträge an die Hilfskassen etc.) . .	2,681	60	18,480	60
IV. Einlage in den Erneuerungsfonds:				
Für die maschinellen Anlagen, Mobiliar und Gerätschaften			1,119	15
V. Kapitalverzinsung			12,307	15
Total der Ausgaben			52,589	73
Rechnungsabschluss.				
Einnahmen			53,486	30
Ausgaben			52,589	73
Netto-Ertrag			896	57
zuzüglich: Einlage in den Erneuerungsfonds			1,119	15
Kapitalverzinsung			12,307	15
Roh-Ertrag (Uebertrag auf Betriebseinnahmen, Rubr. IV. B)			14,322	87

6. Dampfschiffbetrieb Thuner- und Brienzersee.

Betriebsrechnung 1927.

	Thunersee		Brienzersee		Beide Seen zusammen		TOTAL	
Einnahmen.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1. Transport-Einnahmen:								
Personentransport	576,029	95	169,914	83	745,944	78		
Gepäcktransport	2,598	29	814	01	3,412	30		
Tier- und Gütertransport	8,792	40	4,819	32	13,611	72		
Posttransport	—	—	4,200	—	4,200	—		
	587,420	64	179,748	16	767,168	80		
2. Verschiedene Einnahmen:								
Pacht- und Mietzinse, Ertrag der Schiffsrestauration etc.	11,866	50	2,961	95	14,828	45		
Gesamt-Einnahmen	599,287	14	182,710	11	781,997	25		
Ausgaben.								
1. Zentralverwaltung:								
a. Besoldungen des Personals					29,270	60		
b. Nebenkosten: Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Inserate etc.					3,173	20	32,443	80
2. Betriebspersonal:								
a. Besoldungen des Fahr- u. Stationspersonals	129,987	25	77,779	80	207,767	05		
b. Uniformierungskosten des Fahr- und Stationspersonals					6,594	65	214,361	70
3. Materialverbrauch für den Schiffsbetrieb:								
a. Brennmaterial	70,257	25	43,294	30	113,551	55		
b. Beleuchtungsmaterial	108	20	172	60	280	80		
c. Schmiermaterial	6,215	85	2,697	10	8,912	95		
d. Putzmaterial	949	20	484	20	1,433	40		
e. Diverse Materialien (Bureaubedürfnisse, Drucksachen etc.)	4,166	67	2,165	89	6,332	56	130,511	26
4. Unterhalt der Schiffe samt Zubehörden, Stationen und Liegenschaften:								
a. Besoldungen des Werftepersonals	117,808	50	102,072	15	219,880	65		
b. Materialkosten für die Dampfboote	32,288	29	15,524	58	47,812	87		
c. Verbrauchsmaterialien für d. Werftebetrieb	3,361	70	2,331	40	5,693	10		
d. Materialien für die Stationen und Liegenschaften	21,450	68	4,513	53	25,964	21	299,350	83
Uebertrag							676,667	59

	Thunersee		Brienzersee		Beide Seen zusammen		TOTAL	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Uebertrag							676,667	59
5. Verschiedene Ausgaben:								
a. Pacht- und Mietzinse	1,229	95	900	—	2,129	95		
b. Feuer- und Cascoversicherungen und Entschädigungen					6,706	04		
c. Unfallversicherungen und Entschädigungen					14,142	80		
d. Andere Versicherungen, Transportentschädigungen					20	19		
e. Steuern und Abgaben					2,572	34		
f. Beiträge an die Hilfskassen etc. . . .					38,369	65		
g. Reklame, Propaganda und Verschiedenes					9,319	92	73,260	89
Gesamt-Ausgaben							749,928	48

Rechnungs-Abschluss.

	Fr.	Cts.
Total der Einnahmen	781,997	25
Total der Ausgaben	749,928	48
Ueberschuss der Einnahmen	32,068	77

F. Kapitalnachweis 1927.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.				
1. Zuwendungen aus dem Betriebsertrag:				
für Tilgung von Schuldkapital:				
Rückzahlung auf Elektrifikationsanleihen			55,962	85
2. Erlöse und Rückerstattungen:				
a. zugunsten des Baukonto	275,259	91		
b. » » der unvollendeten Bauobjekte	344,426	46	619,686	37
3. Uebertrag vom Konto unvollendeter Bauobjekte auf Baukonto			415,443	96
4. Passivsaldo-Vortrag			9,854,373	72
Total der Einnahmen			10,945,466	90
Ausgaben.				
1. Passivsaldo vom Vorjahr			9,221,436	84
2. Rückzahlung von Kapitalien:				
Elektrifikationsanleihen			55,962	85
3. Ausgaben auf Baukonto			415,443	96
4. Ausgaben für unvollendete Bauobjekte			1,168,478	34
5. Verwendungen auf Nebengeschäfte:				
Dampfschiffahrt Thuner- und Brienzersee			84,144	91
6. Zu tilgende Verwendungen			—	—
Total der Ausgaben			10,945,466	90

Berner Alpenbahn-Gesellschaft

Bern-Lötschberg-Simplon.

IX.

Beilagen

zum

Geschäftsbericht für 1927.

A. Jahresrechnung und Bilanz der Pensions- und Hilfskasse für die Beamten und Angestellten der Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon und Bern-Neuenburg-Bahn

auf 31. Dezember 1927.

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Jahresrechnung pro 1927.					
A. Einnahmen.					
1. Beiträge der Mitglieder:					
a. Eintrittsgelder		1,982	20		
b. Nachzahlungen:					
nach Art. 1, Abs. 7, der Statuten		—	—		
nach Art. 1, Abs. 9, der Statuten (Uebertritte von bei der Hilfskasse für die ständigen Arbeiter Versicherten zur Pensions- und Hilfskasse)		—	—		
c. Beiträge von Gehaltserhöhungen		23,287	35		
d. Regelmässige Beiträge		257,737	30	283,006	85
2. Beiträge der Gesellschaften:					
a. Eintrittsgelder		1,982	20		
b. Nachzahlungen:					
nach Art. 1, Abs. 7, der Statuten		—	—		
nach Art. 1, Abs. 9, der Statuten (Uebertritte von bei der Hilfskasse für die ständigen Arbeiter Versicherten zur Pensions- und Hilfskasse)		—	—		
c. Beiträge von Gehaltserhöhungen		29,079	70		
d. Regelmässige Beiträge		360,836	65		
e. Ersatz der gemäss Art. 43 ausfallenden ordentlichen Mitgliederbeiträge		493	15	392,391	70
3. Verschiedene Einnahmen:					
a. Kapitalzinse:					
aus Wertschriften	Fr. 410,977. 48				
aus unterpfändlich versicherten Guthaben	» 184,523. 20	595,500	68		
b. Kursgewinne auf Wertschriften:					
buchmässige	Fr. 51,134. 55				
effektive	» 6,032. 70	57,167	25		
c. Verschiedenes:					
Unfallrenten	Fr. 8,649. 70				
Erlös von Fundgegenständen	» 2,651. 37				
Bussengelder etc.	» 452. 40	11,753	47	664,421	40
Total				1,339,819	95
B. Ausgaben.					
1. Pensionen:					
a. an Invalide		204,635	70		
b. an Witwen und Waisen		67,107	25	271,742	95
2. Entschädigungen für Gehaltsausfall bei vorübergehender Arbeitsunfähigkeit				6,475	15
3. Kurkosten gemäss Art. 36				1,092	50
4. Abfindungen gemäss Art. 29				—	—
5. Abgangsentschädigungen an austretende Mitglieder gemäss Art. 12				21,957	20
6. Sterbegeld (Art. 38)				900	—
7. Kursverluste auf Wertschriften				—	—
8. Steuern				53,427	75
Total				355,595	55
C. Ueberschuss der Einnahmen				**984,224**	**40**

	Fr.	Cts	Fr.	Cts.
II. Rechnung über die Sparkasse (Art. 50).				
A. Einnahmen				—
B. Ausgaben			-	—
III. Kapitalrechnung.				
a. Reservebestand am Anfang des Jahres 1927			12,008,867	60
b. Einnahmenüberschuss pro 1927			984,224	40
c. Reservebestand am Ende des Jahres 1927			**12,993,092**	—

IV. Bilanz.

Aktiven.

1. Wertschriften:		Nominalwert Fr.	Ct.	Ankaufswert %	Fr.	Ct.	Börsenkurs vom 31. Dez. 1927 %	Fr.	Ct.	Bilanzwert %	Fr.	Ct.
a. Kassascheine.												
Bundeskassascheine 1923/28	4½ %	20,000	—	98,75	19,750	—	—	19,750	—	98,75	19,750	—
Hypothekarkasse Kanton Bern	4¾ %	2,204,000	—	100	2,204,000	—	—	2,204,000	—	100	2,204,000	—
» » »	5 %	412,000	—	100	412,000	—	—	412,000	—	100	412,000	—
Kantonalbank von Bern	4¾ %	226,000	—	100	226,000	—	—	226,000	—	100	226,000	—
Kantonalbank Neuenburg	5 %	301,000	—	100	301,000	—	—	301,000	—	100	301,000	—
b. Obligationen.												
Eidg. Anleihe 1909	3½ %	33,000	—	84,75	27,967	50	85	28,050	—	85	28,050	—
» » 1913	4 %	26,000	—	89,67	23,314	20	98,25	25,545	—	98,25	25,545	—
» » 1922	4 %	489,000	—	96,6	472,350	—	96,75	473,107	50	96,75	473,107	50
» » 1923	5 %	40,000	—	102,7	41,080	—	101,75	40,700	—	100	40,000	—
» » 1927	4½ %	130,000	—	97	126,100	—	96,75	125,775	—	96,75	125,775	—
III. Eidg. Mobilis.-Anleihe 1915	4½ %	20,000	—	98,91	19,784	—	96,5	19,300	—	96,5	19,300	—
VI. » » 1917	4½ %	87,000	—	93,76	81,570	50	98,5	85,695	—	98,5	85,695	—
VII. » » 1917	4½ %	139,000	—	93,66	130,187	50	99	137,610	—	99	137,610	—
VIII. » » 1917	5 %	20,000	—	101,75	20,350	—	101,25	20,250	—	100	20,000	—
Schweiz. Bundesbahnen A-K	3½ %	40,000	—	80,11	32,047	50	86,25	34,500	—	86,25	34,500	—
» » Serie I 1910	3½ %	46,000	—	78,21	35,979	65	82,5	37,950	—	82,5	37,950	—
» » 1912/14	4 %	110,000	—	85,82	94,407	50	90,5	99,550	—	90,5	99,550	—
» » II. Elektr. 1922	4½ %	105,000	—	98,88	103,825	—	98,25	103,162	50	98,25	103,162	50
» » III. » 1923	4 %	700,000	—	93,06	651,435	50	93	651,000	—	93	651,000	—
» » IV. » 1924	5 %	70,000	—	98,25	68,775	—	101,5	71,050	—	100	70,000	—
» » 1927	4½ %	300,000	—	95	285,000	—	96	288,000	—	96	288,000	—
Uebertrag		5,518,000	—		5,376,923	85		5,403,995	—		5,401,995	—

	Nominalwert Fr.	Ct.	Ankaufswert %	Fr.	Ct.	Börsenkurs vom 31. Dez. 1927 %	Fr.	Ct.	Bilanzwert %	Fr.	Ct.
Uebertrag	5,518,000	—		5,376,923	85		5,403,995	—		5,401,995	—
Kanton Bern 1895 . . . . . . 3 %	176,000	—	78,35	137,898	75	84,25	148,280	—	84,25	148,280	—
» » 1899 . . . . . . 3½ %	9,500	—	72	6,840	—	96,5	9,167	50	96,5	9,167	50
» » 1900 . . . . . . 3½ %	34,500	—	74,8	25,806	—	84,5	29,152	50	84,5	29,152	50
» » 1906 . . . . . . 3½ %	46,000	—	77,25	35,535	—	84,5	38,870	—	84,5	38,870	—
» » 1911 . . . . . . 4 %	138,500	—	86,89	120,346	60	88,75	122,918	75	88,75	122,918	75
» » 1914 . . . . . . 4¼ %	50,000	—	87,3	43,650	—	91	45,500	—	91	45,500	—
» » 1915 . . . . . . 4¾ %	397,000	—	99,51	395,057	50	99,75	396,007	50	99,75	396,007	50
» » 1919 . . . . . . 5 %	300,000	—	97	291,000	—	101	303,000	—	100	300,000	—
» » 1923 . . . . . . 4½ %	215,000	—	96,66	207,825	—	97	208,550	—	97	208,550	—
» » 1925 . . . . . . 5 %	300,000	—	98	294,000	—	101,75	305,250	—	100	300,000	—
» » 1927 . . . . . . 4¾ %	310,000	—	100	310,000	—	99,5	308,450	—	99,5	308,450	—
Hypothekarkasse Kt. Bern 1897 . 3 %	59,500	—	74,33	44,230	95	80	47,600	—	80	47,600	—
» » » 1905 . 3½ %	40,000	—	79,25	31,700	—	84,5	33,800	—	84,5	33,800	—
» » » 1915 . 4¾ %	320,000	—	99,7	319,025	—	100,25	320,800	—	100	320,000	—
» » » 1923 . 4½ %	300,000	—	98	294,000	—	96	288,000	—	96	288,000	—
Kanton Neuenburg 1921 . . . 6 %	200,000	—	99	198,000	—	101,5	203,000	—	100	200,000	—
» » 1924 . . . 5 %	200,000	—	95,5	191,000	—	100	200,000	—	100	200,000	—
Einwohnergemeinde Bern 1910 . 4 %	50,000	—	100,5	50,250	—	85,75	42,875	—	85,75	42,875	—
» » 1925 . 5 %	300,000	—	99,1	297,300	—	100,4	301,200	—	100	300,000	—
» Interlaken 1904 3¾ %	154,000	—	98,65	151,921	—	85,5	131,670	—	85,5	131,670	—
Bern. Kraftwerke A. G. 1909/12 . 4¼ %	90,000	—	93,28	83,955	—	98,5	88,650	—	98,5	88,650	—
» » » 1916 . 5 %	30,000	—	93,04	27,912	50	100	30,000	—	100	30,000	—
» » » 1919 . 5 %	300,000	—	96,5	289,500	—	100	300,000	—	100	300,000	—
» » » 1927 . 5 %	150,000	—	99,5	149,250	—	100	150,000	—	100	150,000	—
Schuldbriefe (grundpfandversichert) . . 5¼ %	3,112,000	—	100	3,112,000	—	—	3,112,000	—	100	3,112,000	—
» » . . 5½ %	300,000	—	100	300,000	—	—	300,000	—	100	300,000	—
(Durchschnittlicher Ertrag 4,82 % berechnet auf dem Ankaufswert - ohne zukünftige Kursgewinne.)	13,100,000	—		12,784,927	15		12,868,736	25		12,853,486	25

2. Diverse Debitoren:

a. Guthaben bei der Kantonalbank von Bern	Fr. 22,545. —		
b. Noch nicht verfallene Zinsen auf Wertschriften	» 124,879. 45		
c. Verschiedene Debitoren	» 1,349. 55	148,774	—
		13,002,260	25

Passiven.

1. Schuld bei der Berner Alpenbahn-Gesellschaft B. L. S.	9,168	25
2. Deckungskapital	12,802,613	33
3. Ueberschuss der Aktiven gemäss versicherungstechnischer Bilanz per 31. Dez. 1926 . . .	190,478	67
	13,002,260	25

V. Mitgliederbestand auf 31. Dezember 1927.

1. Beitragspflichtige Mitglieder	865
2. Unterstützte Mitglieder:	
a. vorübergehend unterstützte Mitglieder (Art. 35, Ziffer 1)	9
b. Pensionierte: Invalide (wovon 5 teilweise)	69
Witwen	48
Waisen	63

B. Jahresrechnung und Bilanz der Kranken- und Hilfskasse

für die ständigen Arbeiter der Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon und Bern-Neuenburg-Bahn

auf 31. Dezember 1927.

a. Krankenversicherung.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Jahresrechnung für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 1927.				
Einnahmen.				
1. Krankenkassenauflage:				
a. der Mitglieder, Art. 38a	46,568	25		
b. der Gesellschaften, Art. 36a	15,523	30		
2. Ordnungsbussen	90	50		
3. Kapitalzinse	11,700	05		
4. Verschiedene Einnahmen: Kursgewinne (buchmässige) . . . Fr. 1,226. 75 Unfallrenten etc. . . . » 3,819. 75	5,046	50		
Total			78,928	60
Ausgaben.				
1. Entschädigung für Lohnausfall (Krankengeld), Art. 13—20	38,241	45		
2. Aerztliche Behandlung, Art. 21—23	7,945	—		
3. Beitrag an die Entbindungskosten, Art. 27	56	—		
4. Spitalverpflegung, Art. 24	1,886	50		
5. Heilmittel, Art. 25	3,409	45		
6. Optische und orthopädische Apparate, Art. 26	425	25		
7. Kuren, Art. 27	—	—		
8. Sterbegeld, Art. 28	80	—		
9. Verschiedene Ausgaben: Steuern	472	50		
Total			52,516	15
Ueberschuss der Einnahmen			26,412	45

II. Bilanz.

Aktiven.	Kurswert in % bei Ankauf	Börsenkurs 31. 12. 27	eingestellt	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1. Wertschriften:							
a. Kassascheine.							
Hypothekarkasse des Kantons Bern $4^3/_4$ %	100	—	100	20,000	—		
» » » » 5 %	100	—	100	42,000	—		
Kantonalbank von Bern $4^3/_4$ %	100	—	100	7,000	—		
b. Obligationen.							
Eidg. Anleihe 1922 4 %	97,5	96,75	96,75	9,675	—		
III. Eidg. Mobilisationsanleihe 1915 $4^1/_2$ %	100	96,5	96,5	19,300	—		
Schweiz. Bundesbahnen 1910 $3^1/_2$ %	78,42	82,5	82,5	24,337	50		
Kanton Bern 1915 $4^3/_4$ %	99,68	99,75	99,75	29,925	—		
» » 1923 $4^1/_2$ %	96,5	97	97	12,610	—		
» » 1925 5 %	98	101,75	100	10,000	—		
» » 1927 $4^3/_4$ %	100	99,5	99,5	9,950	—		
Hypothekarkasse des Kantons Bern 1915 $4^3/_4$ %	99,67	100,25	100	23,000	—		
» » » » 1924 $5^1/_2$ %	100	103	100	50,000	—	257,797	50
2. Verschiedene Debitoren:							
a. Guthaben bei der Kantonalbank von Bern				2,736	50		
b. » » » Berner-Alpenbahn-Gesellschaft B. L. S.				3,818	70		
c. Noch nicht verfallene Zinse auf Wertschriften				2,230	70	8,785	90
Total						266,583	40
Passiven.							
Spezialfonds für ausserordentliche Unterstützungen						* 266,583	40

* Bestand am Anfang des Jahres 1927 . . . Fr. 240,170. 95
Einnahmenüberschuss pro 1927 . . . » 26,412. 45
Fr. 266,583. 40
abzüglich: Ausgaben pro 1927, Art. 35 . . . » —. —
Bestand am Ende des Jahres 1927 Fr. 266,583. 40

b. Invaliditäts- und Sterbeversicherung.

I. Jahresrechnung

für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 1927.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.				
1. Beiträge:				
a. der Mitglieder, Art. 38 b	12,944	20		
b. der Gesellschaften, Art. 36 b	64,721	—	77,665	20
2. Wiedereintritt, Art. 8, 3.			—	—
3. Verschiedene Einnahmen:				
Kapitalzinse	45,960	40		
Kursgewinne (buchmässige)	4,207	50	50,167	90
Total			127,833	10
Ausgaben.				
1. Invalidenpensionen, Art. 34	1,241	—		
2. Einmalige Abfindungen, Art. 31	—	—		
3. Rückzahlungen an ausgetretene Mitglieder, Art. 8 und 9	1,431	70		
4. Uebertrag der Gesellschaftsbeiträge für Mitglieder, welche zur Pensions- und Hilfskasse übergetreten sind, Art. 9	—	—		
5. Verschiedene Ausgaben: Steuern	4,114	50		
Total			6,787	20
Ueberschuss der Einnahmen			121,045	90

II. Kapitalrechnung.

	Fr.	Cts.
1. Reservebestand am Anfang des Jahres 1927	939,596	95
2. Zuzüglich **Einnahmenüberschuss pro 1927**	121,045	90
3. Reservebestand am Ende des Jahres 1927	1,060,642	85

III. Bilanz

Aktiven.	Kurswert in % bei Ankauf	Börsenkurs 31. 12. 27	eingestellt	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1. Wertschriften:							
a. Kassascheine.							
Hypothekarkasse des Kantons Bern $4^{3}/_{4}$ %	100	—	100	85,000	—		
» » » » 5 %	100	—	100	93,000	—		
Kantonalbank von Bern $4^{3}/_{4}$ %	100	—	100	29,000	—		
b. Obligationen.							
Eidg. Anleihe 1922 4 %	95,92	96,75	96,75	73,530	—		
» » 1927 $4^{1}/_{2}$ %	97	96,75	96,75	38,700	—		
VII. Eidg. Mobilisationsanleihe 1917 $4^{1}/_{2}$ %	97	99	99	35,640	—		
VIII. » » » 5 %	102,15	101,25	100	20,000	—		
Schweiz. Bundesbahnen 1912/14 4 %	84,1	90,5	90,5	36,200	—		
» » III. Elektr. 1923 4 %	94,5	93	93	55,800	—		
Kanton Bern 1915 $4^{3}/_{4}$ %	99,67	99,75	99,75	62,842	50		
» » 1923 $4^{1}/_{2}$ %	96,5	97	97	155,200	—		
» » 1925 5 %	98	101,75	100	50,000	—		
» » 1927 $4^{3}/_{4}$ %	100	99,5	99,5	129,350	—		
Hypothekarkasse des Kantons Bern 1915 $4^{3}/_{4}$ %	99,71	100,25	100	52,000	—		
» » » » 1924 $5^{1}/_{2}$ %	100	103	100	115,000	—		
Kanton Neuenburg 1924 5 %	95,5	100	100	10,000	—	1,041,262	50
2. Verschiedene Debitoren:							
a. Guthaben bei der Kantonalbank von Bern				8,347	—		
b. Guthaben bei der Berner Alpenbahn-Gesellschaft B. L. S.				1,902	80		
c. Noch nicht verfallene Zinse auf Wertschriften				9,130	55	19,380	35
Total						1,060,642	85
Passiven.							
Deckungskapital						1,060,642	85

Die Hilfskasse zählt auf 31 Dezember 1927: 310 Mitglieder.

C.

Verkehrsstatistische Tabellen
1927

über den

Bahnbetrieb.

Tabellen 1—12.

1. Verkehr und Einnahmen nach den einzelnen Rechnungsrubriken.

I. Personentransport.	Transportquantitäten				Einnahmen			
	1926		1927		1926		1927	
	Personen	%	Personen	%	Fr.	%	Fr.	%
a) Zur gewöhnlichen Taxe.								
Einfache Fahrt I. Klasse	9,370	0,37	11,670	0,43	76,839. 36	1,91	90,320. 46	2,15
» » II. »	46,718	1,85	48,507	1,80	249,407. 32	6,19	243,074. 94	5,80
» » III. »	376,896	14,88	377,903	13,99	959,604. 20	23,83	939,014. 53	22,39
b) Zu ermässigten Taxen.								
Hin- und Rückfahrt I. Klasse	11,733	0,46	13,044	0,48	44,485. 76	1,10	50,891. 73	1,21
» » » II. »	50,774	2,00	55,988	2,07	133,690. 32	3,32	159,578. 46	3,81
» » » III. »	814,972	32,18	835,646	30,94	1,020,921. 85	25,35	1,025,903. 90	24,46
Sonntagsbillette II. Klasse	610	0,02	663	0,02	1,788. 20	0,04	1,817. 92	0,04
» III. »	26,465	1,04	30,363	1,12	39,709. 37	0,99	39,967. 22	0,95
Sportbillette II. »	—	—	—	—	—	—	—	—
» III. »	—	—	—	—	—	—	—	—
Gesellsch.-u. Schulfahrtsbillette I. Kl.	759	0,03	1,282	0,05	4,665. 74	0,12	7,972. 38	0,19
» » » II. »	13,463	0,53	17,532	0,65	51,617. 90	1,28	67,640. 39	1,61
» » » III. »	130,785	5,16	146,173	5,41	206,463. 75	5,13	229,536. 73	5,47
Rundfahrtbillette I. Klasse	5,983	0,24	5,904	0,22	22,820. 89	0,57	21,491. 77	0,51
» II. »	29,066	1,15	32,718	1,21	89,644. 74	2,23	103,803. 93	2,48
» III. »	36,648	1,45	43,600	1,62	110,766. 96	2,75	130,492. 42	3,11
Kombinierbare Rundreisebill. I. Kl.	7,420	0,29	7,818	0,29	26,880. 62	0,67	28,703. 94	0,69
» » II. »	34,052	1,35	35,707	1,32	102,844. 55	2,55	109,270. 38	2,61
» » III. »	89,150	3,52	100,870	3,74	206,401. 07	5,12	229,106. 01	5,46
Reiseunternehmerbillette I. Kl.	21,335	0,84	22,186	0,82	93,576. 47	2,32	101,279. 44	2,42
» II. »	42,660	1,69	51,399	1,90	151,328. 86	3,76	190,086. 11	4,53
» III. »	19,940	0,79	24,580	0,91	60.988. 10	1,51	63,543. 17	1,52
Abonnementsbillette II. Klasse	422	0,02	862	0,03	130. 35	—	356. 15	0,01
» III. »	579,380	22,88	644,229	23,85	108,925. 42	2,70	116,775. 36	2,78
Generalabonnemente I. Klasse	224	0,01	250	0,01	1,139. 40	0,03	1,117. 01	0,03
» II. »	22,001	0,87	23,963	0,89	73,589. 31	1,83	69,795. 83	1,67
» III. »	57,048	2,25	62,201	2,30	119,167. 97	2,96	110,374. 31	2,63
Militär- und Polizeitransporte III. Kl.	6,842	0,27	4,678	0,17	17,838. 01	0,44	7,960. 70	0,19
Beamtenbillette I. Klasse	581	0,02	561	0,02	886. 55	0,02	913. 37	0,02
» II. »	5,786	0,23	5,951	0,22	4,811. 93	0,12	4,986. 71	0,12
» III. »	91,499	3,61	94,925	3,52	46,589. 15	1,16	47,857. 30	1,14
Total	2,532,582	100,00	2,701,173	100,00	4,027,524. 12	100,00	4,193,632. 57	100,00
Rekapitulation nach Klassen.								
I. Klasse	57,405	2,27	62,715	2,32	271,294. 79	6,74	302,690. 10	7,22
II. »	245,552	9,69	273,290	10,12	858,853. 48	21,32	950,410. 82	22,66
III. »	2,229,625	88,04	2,365,168	87,56	2,897,375. 85	71,94	2,940,531. 65	70,12
Total	2,532,582	100,00	2,701,173	100,00	4,027,524. 12	100,00	4,193,632. 57	100,00

	Transportquantitäten				Einnahmen			
	1926		1927		1926		1927	
	Tonnen	%	Tonnen	%	Fr.	%	Fr.	%
II. Gepäcktransport	8,247	—	8,711	—	287,905. 26	95,44	306,865. 12	95,63
Nebengebühren	—	—	—	—	13,757. 50	4,56	14,021. 10	4,37
Total	8,247	—	8,711	—	301,662. 76	100,00	320,886. 22	100,00
III. Tiertransport.	Stück		Stück					
I. Klasse	4,595	8,93	4,264	7,52	170,477. 89	96,93	189,029. 21	97,22
II. »	28,851	56,05	33,958	59,93				
III. »	13,749	26,71	9,897	17,47				
IV. »	4,280	8,31	8,547	15,08				
Nebengebühren	—	—	—	—	5,399. —	3,07	5,407. 30	2,78
Total	51,475	100,00	56,666	100,00	175,876. 89	100,00	194,436. 51	100,00
IV. Gütertransport.	Tonnen		Tonnen					
Eilgut	3,762	0,20	3,476	0,18	5,033,714.37	97,66	5,594,704. 38	97,75
Stückgutklasse 1	29,858	1,61	30,627	1,61				
» 2	24,352	1,31	26,474	1,39				
Wagenladungsklasse A	13,448	0,73	14,220	0,75				
» B	37,877	2,04	35,517	1,87				
» Spezialtarif Ia	5,466	0,30	5,826	0,31				
» » Ib	11,859	0,64	15,699	0,82				
» » IIa	3,195	0,17	3,025	0,16				
» » IIb	36,074	1,94	32,633	1,72				
» » IIIa	6,358	0,34	6,778	0,36				
» » IIIb	48,337	2,60	42,079	2,21				
Ausnahmetarife	1,635,947	88,12	1,685,134	88,62				
Nebengebühren	—	—	—	—	120,374. 04	2,34	128,735. 55	2,25
Total	1,856,533	100,00	1,901,488	100,00	5,154,088. 41	100,00	5,723,439. 93	100,00
	Tonnen		Tonnen					
V. Posttransporte.	5,654	—	5,219	—	230,917. 80	—	243,572. 75	—
VI. Verschiedene Einnahmen	—	—	—	—	544,604. 32	—	561,551. 45	—
Gesamt-Einnahmen	—	—	—	—	10,434,674. 30	—	11,237,519. 43	—

2. Durchschnittsergebnisse des Verkehrs und der Einnahmen.

Betriebslänge 118 Kilometer.	1926	1927
A. Verkehr.		
Personentransport.		
Gesamtzahl der Reisenden im ganzen	2,532,582	2,701,173
» » » per Bahnkilometer	21,463	22,891
Personenkilometer I. Klasse	1,347,658	1,586,277
» II. »	6,578,538	7,326,502
» III. »	37,666,809	38,800,069
» im ganzen	45,593,005	47,712,848
» per Bahnkilometer	386,381	404,346
» per Zugskilometer	46,45	48,48
» per Achsenkilometer	3,72	3,96
Mittlere Ausnützung der Sitzplätze . . . %	22,41	23,86
Jeder Reisende hat im Durchschnitt befahren . . . km	18,00	17,66
Gepäck-, Tier- und Gütertransport.		
Gepäcktransport.		
Gepäck . . . Tonnen	8,247	8,711
» . . . %	0,44	0,45
Tiertransport.		
Tiere . . . Stückzahl	51,475	56,666
» . . . Gewicht in Tonnen	11,188	12,520
» . . . %	0,59	0,65
Gütertransport.		
Güter aller Art . . . Tonnen	1,856,533	1,901,488
» » » . . . %	98,67	98,63
Gesamtgewicht aller Güter inkl. Gepäck		
» Tiere und Post im ganzen . . . Tonnen	1,881,622	1,927,938
» per Bahnkilometer	15,946	16,338
Posttransport.		
Poststücke über 5 kg . . . Tonnen	5,654	5,219
» über 5 kg . . . %	0,30	0,27
Gepäcktonnenkilometer	207,708	223,664
Tiertonnenkilometer	245,332	279,197
Gütertonnenkilometer	83,123,184	84,777,756
Posttonnenkilometer	173,167	159,997
Tonnenkilometer im ganzen	83,749,391	85,440,614
» per Bahnkilometer	709,741	724,073
» per Zugskilometer	59,11	63,03
» per Achsenkilometer	3,14	3,22
Mittlere Ausnützung der Tragkraft . . . %	49,06	50,31
Jede Tonne hat im Durchschnitt befahren . . . km	44,51	44,32

B. Betriebseinnahmen.		1926	1927
Personentransport.			
Ertrag des Personentransportes im ganzen	Fr.	4,027,524	4,193,633
» » » per Bahnkilometer	»	34,132	35,539
» » » per Zugskilometer	»	4,10	4,26
» » » per Achsenkilometer	Cts.	32,89	34,78
» » » per Reisenden	Fr.	1,59	1,55
» » » per Reisenden und Kilometer	Cts.	8,83	8,79
» » » in Prozenten der gesamten Transporteinnahmen	%	40,72	39,28
Gepäck-, Tier- und Gütertransport.			
Ertrag des Gepäcktransportes im ganzen	Fr.	301,663	320,886
» » » in Prozenten	%	5,15	4,95
» » » per Tonne	Fr.	36,58	36,84
» » » per Tonne und Kilometer	Cts.	122,96	143,47
» » » per 100 Fr. Personeneinnahmen	Fr.	7,49	7,65
Ertrag des Tiertransportes im ganzen	»	175,877	194,436
» » » in Prozenten	%	3,00	3,00
» » » per Stück		3,42	3,43
» » » per Tonne und Kilometer	Cts.	71,69	69,64
Ertrag des Gütertransportes im ganzen	Fr.	5,154,088	5,723,440
» » » in Prozenten	%	87,91	88,29
» » » per Tonne	Fr.	2,78	3,01
» » » per Tonne und Kilometer	Cts.	6,20	6,75
Ertrag des Posttransportes im ganzen	Fr.	230,918	243,573
» » » in Prozenten	%	3,94	3,76
» » » per Tonne	Fr.	40,84	46,67
Gesamtertrag (Gepäck, Tiere, Güter und Post) im ganzen	»	5,862,546	6,482,335
» » » » » » per Bahnkilometer	»	49,683	54,935
» » » » per Zugskilometer	»	4,14	4,78
» » » » per Achsenkilometer	Cts.	22,00	24,45
» » » » per Tonne und Kilometer	»	7,00	7,59
» » » » in Prozenten der gesamten Transporteinnahmen	%	59,28	60,72
Total der Transporteinnahmen im ganzen	Fr.	9,890,070	10,675,968
» » » per Bahnkilometer	»	83,814	90,474
» » » Zugskilometer	»	6,98	7,88
» » » per Achsenkilometer	Cts.	25,43	27,68
« » » in Prozenten der Gesamteinnahmen	%	94,78	95,00
Pachtzinse- und Mietzinse		342,472	351,207
Ertrag von Hilfsgeschäften		184,481	197,218
Sonstige Einnahmen		17,651	13,126
Verschiedene Einnahmen im ganzen	Fr.	544,604	561,551
» » per Bahnkilometer	»	4,615	4,759
» » in Prozenten der Gesamteinnahmen	%	5,22	5,00
Gesamteinnahmen im ganzen	Fr.	10,434,674	11,237,519
» per Bahnkilometer	»	88,429	95,233
» per Zugskilometer	»	7,36	8,29
» per Achsenkilometer	Cts.	26,83	29,13

3. Verkehr und Einnahmen nach den Monaten.

Transportquantitäten

Monate	Personen	Gepäck	Tiere	Güter														
	Zahl	Tonnen	Stück	Eilgut	Stückgut		A	B	Speziál-Tarife						Ausnahme-Tarife	Posttransporte über 5 kg	Total	Dienstgüter
					1	2			I a	I b	II a	II b	III a	III b				
				Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
Januar	195,679	828	2,250	213	2,046	1,470	839	2,792	437	810	188	3,007	237	3,357	165,265	—	180,661	—
Februar	149,298	485	2,691	206	2,121	1,685	1,017	2,614	447	582	192	1,713	354	2,501	112,385	—	125,817	—
März	160,328	463	3,022	268	2,549	2,208	1,106	2,992	510	1,049	232	2,190	457	3,818	118,831	900	137,110	—
April	208,741	419	3,225	283	2,472	2,259	1,023	2,989	424	1,199	164	2,163	585	3,093	103,788	—	120,442	—
Mai	205,638	462	4,172	263	2,752	2,418	1,199	3,534	417	969	207	2,241	634	3,503	132,820	—	150,957	—
Juni	258,831	701	6,763	305	2,807	2,405	1,327	2,900	408	1,073	173	1,825	555	3,607	136,862	900	155,147	—
Juli	393,711	1,339	1,446	353	2,618	2,221	1,253	3,203	450	1,200	343	3,123	585	3,756	143,485	—	162,590	—
August	402,759	1,592	3,359	364	2,497	2,300	1,558	3,028	578	1,351	373	3,153	721	3,470	176,191	—	195,584	237
September	194,160	841	10,263	282	2,650	2,423	1,288	2,541	599	1,345	263	3,600	568	3,887	155,588	900	175,934	—
Oktober	232,434	582	9,965	290	2,703	2,633	1,207	3,898	561	2,067	308	3,868	897	3,716	155,841	—	177,989	—
November	140,373	420	5,405	273	2,732	2,379	1,208	2,830	491	2,268	307	3,427	661	3,317	130,124	—	150,017	—
Dezember	159,221	579	4,105	376	2,680	2,073	1,195	2,196	504	1,786	275	2,323	524	4,054	153,954	2,519	174,459	—
Total	2,701,173	8,711	56,666	3,476	30,627	26,474	14,220	35,517	5,826	15,699	3,025	32,633	6,778	42,079	1,685,134	5,219	1,906,707	237

Einnahmen

Monate	Personen		Gepäck		Tiere		Güter		Posttransporte Stücke über 5 kg		Verschied. Einnahmen		TOTAL		Einnahmen p. Bahnkm	
	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.
Januar	238,039	45	25,803	54	7,136	98	398,736	53	—	—	30,924	15	700,640	65	5,937	63
Februar	179,978	15	15,353	26	9,239	82	441,256	69	—	—	7,781	15	653,609	07	5,539	06
März	192,983	96	15,585	36	12,373	44	428,016	31	49,950	30	11,090	90	710,000	27	6,016	95
April	302,817	48	15,550	26	17,069	80	401,727	93	—	—	14,683	48	751,848	95	6,371	60
Mai	301,452	40	17,344	73	16,129	55	468,013	54	—	—	13,594	29	816,534	51	6,919	78
Juni	424,604	98	28,312	96	16,109	06	466,974	97	50,000	—	26,481	99	1,012,983	96	8,584	61
Juli	738,470	36	54,586	46	7,161	51	499,074	24	—	—	25,448	07	1,324,740	64	11,226	62
August	753,590	18	66,051	71	13,063	59	609,849	83	—	—	15,980	11	1,458,535	42	12,360	47
September	356,971	29	33,033	05	28,594	34	514,544	31	50,000	—	16,471	50	999,614	49	8,471	31
Oktober	311,741	35	18,726	60	33,551	40	540,052	15	—	—	16,058	07	920,129	57	7,797	71
November	180,969	85	12,931	34	22,111	96	446,249	06	—	—	24,723	15	686,985	36	5,821	91
Dezember	212,013	12	17,106	95	11,895	06	508,944	37	93,622	45	358,314	59	1,201,896	54	10,185	56
Total	4,193,632	57	320,886	22	194,436	51	5,723,439	93	243,572	75	561,551	45	11,237,519	43	95,233	21
Gegenüber 1926: Mehr	166,108	45	19,223	46	18,559	62	569,351	52	12,654	95	16,947	13	802,845	13	6,803	77
Weniger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

4. Verkehr nach Entfernungen.

Distanzen	Personen				Personenkilometer				Gepäck		Tiere			Güter	
km	I.	II.	III.	Total	I.	II.	III.	Total	Tonnen	Tonnen-Kilom.	Stück	Tonnen	Tonnen-Kilom.	Tonnen	Tonnen-kilometer
1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	8,699	31,728	169,372	209,799	17,398	63,456	338,744	419,598	288	576	54	3	6	2,158	4,316
3	1	1,511	234,110	235,622	3	4,533	702,330	706,866	183	549	155	46	138	3,458	10,374
4	4	131	101,118	101,253	16	524	404,472	405,012	61	244	1,060	230	920	4,315	17,260
5	—	245	99,978	100,223	—	1,225	499,890	501,115	17	85	11	1	5	1,114	5,570
6	—	346	76,296	76,642	—	2,076	457,776	459,852	42	252	89	12	72	6,412	38,472
7	10	506	47,614	48,130	70	3,542	333,298	336,910	17	119	295	66	462	251	1,757
8	—	51	21,548	21,599	—	408	172,384	172,792	25	200	27	3	24	261	2,088
9	75	409	45,293	45,777	675	3,681	407,637	411,993	39	351	222	36	324	752	6,768
10	5,064	20,909	270,902	296,875	50,640	209,090	2,709,020	2,968,750	1,033	10,330	18,563	4,578	45,780	53,758	537,580
11	40	669	243,756	244,465	440	7,359	2,681,316	2,689,115	165	1,815	186	51	561	7,865	86,515
12	—	47	8,811	8,858	—	564	105,732	106,296	20	240	25	2	24	194	2,328
13	20,525	71,855	257,561	349,941	266,825	934,115	3,348,293	4,549,233	2,300	29,900	12,897	2,773	36,049	863,675	11,227,775
14	1,294	4,952	35,354	41,600	18,116	69,328	494,956	582,400	65	910	390	104	1,456	437	6,118
15	—	21	7,084	7,105	—	315	106,260	106,575	6	90	15	1	15	28	420
16	—	40	6,658	6,698	—	640	106,528	107,168	17	272	179	38	608	122	1,952
17	5,937	20,597	81,105	107,639	100,929	350,149	1,378,785	1,829,863	122	2,074	625	150	2,550	1,738	29,546
18	485	2,436	29,708	32,629	8,730	43,848	534,744	587,322	21	378	169	34	612	251	4,518
19	1,520	9,927	60,099	71,546	28,880	188,613	1,141,881	1,359,374	236	4,484	2,294	601	11,419	14,516	275,804
20	—	2	628	630	—	40	12,560	12,600	1	20	1	—	—	8,696	173,920
21	2	34	3,991	4,027	42	714	83,811	84,567	5	105	69	19	399	330	6,930
22	—	36	3,954	3,990	—	792	86,988	87,780	14	308	13	3	66	10,740	236,280
23	1	92	4,251	4,344	23	2,116	97,773	99,912	5	115	112	28	644	284	6,532
24	489	3,807	61,411	65,707	11,736	91,368	1,473,864	1,576,968	521	12,504	3,234	822	19,728	28,113	674,712
25	—	58	4,813	4,871	—	1,450	120,325	121,775	4	100	135	35	875	564	14,100
26	1	62	6,933	6,996	26	1,612	180,258	181,896	9	234	110	14	364	421	10,946
27	4,425	23,438	147,379	175,242	119,475	632,826	3,979,233	4,731,534	728	19,656	3,737	947	25,569	23,798	642,546
28	3,134	17,243	106,494	126,871	87,752	482,304	2,981,832	3,552,388	1,332	37,296	1,797	274	7,672	17,034	476,952
29	—	—	19	19	—	—	551	551	—	—	—	—	—	—	—
30	2	135	3,974	4,111	60	4,050	119,220	123,330	19	570	197	54	1,620	3,441	103,230
31	—	76	3,686	3,762	—	2,356	114,266	116,622	35	1,085	72	13	403	2,568	79,608
32	110	1107	13,903	15,120	3,520	35,424	444,896	483,840	47	1,504	32	7	224	143	4,576
33	—	30	2,586	2,616	—	990	85,338	86,328	8	264	1,131	32	1,056	835	27,555
34	—	—	199	199	—	—	6,766	6,766	—	—	19	5	170	12	408
35	124	13,430	34,660	48,214	4,340	470,050	1,213,100	1,687,490	1	35	26	4	140	25	875
36	—	4	165	169	—	144	5,940	6,084	1	36	7	1	36	5	180
37	—	—	65	65	—	—	2,405	2,405	—	—	12	2	74	—	—
38	—	—	6	6	—	—	228	228	—	—	—	—	—	—	—
39	6	54	680	740	234	2,106	26,520	28,860	1	39	21	5	195	23	897
41	—	14	779	793	—	574	31,939	32,513	1	41	32	9	369	12	492
42	332	3,471	33,154	36,957	13,944	145,782	1,392,468	1,552,194	216	9,072	694	67	2,814	2,129	89,418
43	282	1,585	9,016	10,883	12,126	68,155	387,688	467,969	93	3,999	366	95	4,085	292	12,556
44	—	—	33	33	—	—	1,452	1,452	—	—	2	1	44	140	6,160
45	—	—	6	6	—	—	270	270	—	—	—	—	—	—	—
46	—	—	4	4	—	—	184	184	—	—	—	—	—	—	—
48	11	199	3,461	3,671	528	9,552	166,128	176,208	12	576	10	2	96	198	9,504

49	—	13	592	605	—	637	29,008	29,645	1	49	33	9	441	7	343
50	13	156	2,080	2,249	650	7,800	104,000	112,450	27	1,350	36	4	200	12	600
51	—	6	130	136	—	306	6,630	6,936	—	—	—	—	—	—	—
52	—	7	129	136	—	364	6,708	7,072	1	52	2	—	—	40	2,080
53	—	—	2	2	—	—	106	106	—	—	—	—	—	—	—
54	—	—	32	32	—	—	1,728	1,728	—	—	—	—	—	—	—
55	—	—	59	59	—	—	3,245	3,245	—	—	—	—	—	5	275
56	—	—	9	9	—	—	504	504	—	—	14	1	56	1	56
57	—	—	78	78	—	—	4,446	4,446	—	—	25	4	228	32	1,824
58	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	58
59	—	48	5,444	5,492	—	2,832	321,196	324,028	5	295	134	30	1,770	2,554	150,686
60	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
61	37	249	1,695	1,981	2,257	15,189	103,395	120,841	21	1,281	72	14	854	16,994	1,036,634
62	—	—	54	54	—	—	3,348	3,348	—	—	—	—	—	—	—
63	—	—	2	2	—	—	126	126	—	—	—	—	—	82	5,166
64	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
65	—	2	675	677	—	130	43,875	44,005	1	65	30	9	585	10,733	697,645
66	—	12	313	325	—	792	20,658	21,450	1	66	25	7	462	11	726
67	—	5	274	279	—	335	18,358	18,693	1	67	—	—	—	44	2,948
68	—	—	5	5	—	—	340	340	—	—	—	—	—	—	—
69	—	4	107	111	—	276	7,383	7,659	—	—	1	—	—	—	—
70	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	29	2,030
71	—	—	10	10	—	—	710	710	—	—	—	—	—	—	—
72	—	2	232	234	—	144	16,704	16,848	1	72	34	10	720	145	10,440
73	—	—	79	79	—	—	5,767	5,767	—	—	—	—	—	—	—
74	1,995	8,045	21,357	31,397	147,630	595,330	1,580,418	2,323,373	42	3,108	188	18	1332	1,141	84,434
75	—	—	4	4	—	—	300	300		—	—	—	—	1	75
76	—	—	4	4	—	—	304	304	—	—	—	—	—	—	—
77	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
78	—	—	110	110	—	—	8,580	8,580	—	—	—	—	—	46	3,588
79	—	6	6	12	—	474	474	948	1	79	—	—	—	—	—
80	—	—	43	43	—	—	3,440	3,440	—	—	—	—	—	6	480
81	—	—	42	42	—	—	3,402	3,402	—	—	45	15	1,215	689	55,809
82	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
83	—	—	22	22	—	—	1,826	1,826	—	—	—	—	—	4	332
84	6,975	27,000	77,857	111,832	585,900	2,268,000	6,539,988	9,393,888	745	62,580	6,835	1,197	100,548	801,532	67,328,688
86	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
87	—	—	10	10	—	—	870	870	—	—	—	—	—	4,044	351,828
88	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
91	517	2,466	4,851	7,834	47,047	224,406	441,441	712,894	75	6,825	71	22	2,002	1,863	169,533
93	605	4,012	6,219	10,836	56,265	373,116	578,367	1,007,748	79	7,347	36	12	1,116	320	29,760
95	—	—	25	25	—	—	2,375	2,375	—	—	—	—	—	44	4,180
	62,715	273,290	2,365,168	2,701,173	1,586,277	7,326,502	38,800,069	47,712,848	8,711	223,664	56,666	12,520	279,197	1,901,488	84,777,756

Posttonnen	Posttonnen-km
5,219	159,997

5. Ausscheidung des Verkehrs.

	Personentransport			Gepäcktransport			Viehtransport			Gütertransport exkl. Posttransporte			Total Einnahmen		%
	Anzahl	Ertrag		Tonnen	Ertrag		Stück	Ertrag		Tonnen	Ertrag		Ertrag		
		Fr.	Cts.		Fr.	Cts.		Fr.	Cts.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	
A. Lokalverkehr	802,853	559,100	13	451	30,380	85	2,499	17,038	80	12,541	228,737	06	835,256	84	8,01
B. Direkter Verkehr	1,017,242	1,307,484	84	3,616	133,894	11	19,671	101,485	40	188,799	1,130,931	42	2,673,795	77	25,63
C. Transitverkehr	552,104	1,423,771	40	4,644	156,611	26	34,496	75,912	31	1,700,148	4,363,771	45	6,020,066	42	57,70
D. Generalabonnemente	86,414	181,287	15	—	—	—	—	—	—	·	—	—	181,287	15	1,74
E. Reiseunternehmerbillette	98,165	354,908	72	—	—	—	—	—	—	—	—	—	354,908	72	3,40
F. Schweiz. u. Internat. kombinierte Rundreisebillette	144,395	367,080	33	—	—	—	—	—	—	—	—	—	367,080	33	3,52
TOTAL	2,701,173	4,193,632	57	8,711	320,886	22	56,666	194,436	51	1,901,488	5,723,439	93	10,432,395	23	100,00

Ausscheidung des Transitverkehrs nach den verschiedenen Transitstrecken.

Transitstrecken.	Anzahl	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Stück	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	%
Thun tr.-Spiez tr.	86,542	74,781	04	613	7,740	11	17,432	26,971	04	40,940	75,403	02	184,895	21	3,07
Thun tr.-Interlaken Ost tr.	100,037	251,003	81	1,117	40,503	88	1,566	7,401	71	11,870	91,803	63	390,713	03	6,49
Thun tr.-Mülenen tr.	2,156	2,034	19	—	2	08	—	—	—	—	—	—	2,036	27	0,03
Thun tr.-Brig tr.	69,382	550,193	15	653	58,972	94	4,465	14,797	08	790,020	3,008,966	97	3,632,930	14	60,35
Spiez tr.-Interlaken Ost tr.	10,557	21,399	05	35	891	38	98	371	01	915	3,123	36	25,784	80	0,43
Spiez tr.-Mülenen tr.	330	104	04	—	—	—	—	—	—	—	—	—	104	04	—
Spiez tr.-Brig tr.	597	3,516	70	9	715	51	9	190	17	748	7,530	81	11,953	19	0,20
Interlaken Bhf. tr.-Interl. Ost tr.	35,026	8,381	91	34	131	57	—	—	—	4	9	56	8,523	04	0,14
Interlaken Ost tr.-Brig tr.	7,974	69,223	18	45	4,572	02	16	372	43	148	4,571	72	78,739	35	1,31
Interlaken Ost tr-Mülenen tr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Münster tr.-Lengnau tr.	239,503	443,134	33	2,138	43,081	77	10,910	25,808	87	855,503	1,172,362	38	1,684,387	35	27,98
Total	552,104	1,423,771	40	4,644	156,611	26	34,496	75,912	31	1,700,148	4,363,771	45	6,020,066	42	100,00

6. Chronologische Uebersicht des Verkehrs und der Einnahmen.

Betriebsjahr	Verkehr				Transporteinnahmen														Verschiedene Einnahmen			
	Personen	Gepäck	Tiere	Güter	Personen		Gepäck		Tiere		Güter		Total		Per Kilometer		Mehr- oder Minder-Einnahmen		Im ganzen		Per Kilometer	
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1893	178,469	1,537	6,310	22,840	156,073	80	19,211	75	7,414	88	69,736	87	252,437	30	8,143	14	—	—	5,966	99	192	48
1894	293,030	2,360	10,593	44,547	221,251	09	26,794	29	11,246	88	116,856	68	376,148	94	12,133	84	+ 123,711	64	9,783	61	315	59
1895	336,222	2,739	12,333	47,049	263,367	62	31,613	29	11,961	87	122,092	71	429,035	49	13,839	85	+ 52,886	55	11,127	28	358	94
1896	319,999	2,654	12,516	55,636	284,188	91	35,084	86	13,793	71	153,583	30	486,650	78	15,698	41	+ 57,615	29	13,478	78	434	80
1897	389,402	2,754	18,189	82,390	327,570	06	39,147	82	19,762	71	198,762	38	585,242	97	18,878	80	+ 98,592	19	15,675	85	505	67
1898	444,550	3,107	21,559	80,431	354,124	36	40,852	21	21,469	08	195,470	79	611,916	44	19,739	24	+ 26,673	47	14,208	93	458	35
1899	535,379	3,642	21,707	85,777	399,374	81	47,358	98	23,212	41	208,282	10	678,228	30	21,878	33	+ 66,311	86	17,971	11	579	71
1900	458,222	3,101	22,202	71,977	383,654	84	50,265	30	25,255	11	209,937	09	669,112	34	21,584	23	— 9,115	96	16,183	66	522	05
1901	585,437	3,550	27,047	86,076	454,731	20	56,368	30	30,845	58	244,845	64	786,790	72	17,484	23	+ 117,677	38	54,730	93	1,216	24
1902	684,647	4,013	34,358	113,709	523,200	63	63,203	06	37,383	35	300,693	58	924,480	62	20,544	01	+ 137,689	90	78,992	04	1,755	38
1903	762,800	4,417	35,506	126,714	579,977	24	65,403	01	36,757	76	325,371	96	1,007,509	97	22,389	11	+ 83,029	35	76,380	48	1,697	34
1904	780,525	4,778	36,258	141,614	590,635	65	71,420	71	35,333	47	364,160	91	1,061,550	74	23,590	01	+ 54,040	77	78,204	65	1,737	88
1905	859,911	5,391	39,691	159,852	647,668	36	80,066	51	39,820	71	402,667	57	1,170,223	15	26,004	95	+ 108,672	41	78,041	56	1,734	26
1906	978,476	5,911	41,272	184,453	717,525	03	86,337	24	41,746	65	457,490	16	1,303,099	08	28,957	75	+ 132,875	93	81,712	80	1,815	84
1907	1,068,171	6,335	39,393	242,120	772,592	49	91,783	45	42,363	21	557,586	50	1,464,325	65	32,540	57	+ 161,226	57	89,382	30	1,986	27
1908	1,099,960	6,467	40,081	224,308	798,391	63	92,869	61	42,859	41	527,299	21	1,461,419	86	32,475	99	— 2,905	79	86,800	94	1,928	91
1909	1,110,812	6,832	39,627	218,017	795,549	53	99,452	70	42,775	60	517,961	84	1,455,739	67	32,349	77	— 5,679	19	95,947	47	2,132	17
1910	1,196,422	7,058	44,596	238,287	861,489	58	103,397	43	48,506	64	556,220	75	1,569,614	40	34,880	32	+ 113,874	73	89,024	12	1,978	31
1911	1,314,009	8,007	39,176	246,032	935,716	68	116,788	63	46,406	78	580,433	81	1,679,345	90	37,318	79	+ 109,731	50	77,716	58	1,727	03
1912	1,317,178	8,005	42,304	291,237	938,252	55	117,703	60	46,748	59	646,352	93	1,749,057	67	38,867	94	+ 69,711	77	85,420	88	1,898	24
1913	1,656,800	7,786	36,544	322,935	1,860,352	20	182,996	07	58,093	71	1,145,150	98	3,246,492	96	44,472	50	+1,497,435	29	147,956	28	2,026	80
1914	1,242,347	6,222	39,860	432,995	1,705,677	58	143,326	89	74,319	88	1,707,395	43	3,630,719	78	34,578	28	+ 384,226	82	198,758	48	1,892	94
1915	851,294	3,208	44,007	879,612	872,071	25	61,659	24	80,524	08	2,523,510	84	3,537,765	41	32,757	08	— 92,954	37	211,105	69	1,954	68
1916	1,442,084	4,854	71,669	1,446,554	1,257,536	53	86,305	63	116,247	40	2,571,017	28	4,031,106	84	34,161	92	+ 493,341	43	324,786	56	2,752	43
1917	1,617,048	5,525	65,914	1,175,625	1,447,542	33	108,521	82	123,472	86	2,363,329	27	4,042,866	28	34,261	57	+ 11,759	44	386,365	35	3,274	28
1918	1,513,691	5,101	75,226	1,230,327	1,570,841	78	127,424	93	182,586	37	2,411,291	60	5,292,144	68	44,848	68	+1,249,278	40	432,531	80	3,665	52
1919	1,725,304	5,351	38,932	1,262,034	2,223,810	28	184,193	33	168,080	13	6,043,715	88	8,619,799	62	73,049	14	+3,327,644	94	544,370	62	4,613	31
1920	1,950,079	6,136	32,976	1,680,106	2,774,403	21	229,795	85	149,435	66	8,453,061	07	11,606,695	79	98,361	82	+2,986,896	17	669,555	99	5,674	20
1921	1,820,548	6,043	35,400	1,463,177	3,016,750	50	252,525	46	163,661	64	8,618,798	96	12,051,736	56	102,133	36	+ 445,030	77	530,327	44	4,494	30
1922	1,884,139	5,894	49,955	1,203,646	2,938,225	70	241,119	26	183,854	15	5,681,913	34	9,045,112	45	76,653	49	—3,006,624	11	521,990	31	4,423	65
1923	2,336,907	6,982	52,160	1,116,298	3,446,623	97	267,059	08	194,685	61	4,854,598	89	8,762,967	55	74,262	43	— 282,144	90	431,037	53	3,652	86
1924	2,736,115	8,424	58,082	1,618,761	3,764,241	62	313,408	36	204,429	98	6,133,618	15	10,415,698	11	88,268	63	+1,652,730	56	516,221	87	4,374	76
1925	2,802,992	9,026	55,635	1,904,062	4,265,700	03	326,915	55	193,422	53	4,845,964	38	9,632,002	49	81,627	14	— 783,695	62	627,598	34	5,318	63
1926	2,532,582	8,247	51,475	1,862,187	4,027,524	12	301,662	76	175,876	89	5,385,006	21	9,890,069	98	83,814	15	+ 258,067	49	544,604	32	4,615	29
1927	2,701,173	8,711	56,666	1,901,488	4,193,632	57	320,886	22	194,436	51	5,967,012	68	10,675,967	98	90,474	30	+ 785,898	—	561,551	45	4,758	91

7. Durchschnittsergebnisse der Betriebsrechnung.

Betriebslänge: 118 km.		1926	1927
Allgemeine Verwaltung:			
Personalkosten	Fr.	327,493	330,713
Nebenkosten	»	41,846	51,431
Im ganzen	»	369,339	382,144
Per Bahnkilometer	»	3,130	3,239
» Zugskilometer	»	0,26	0,28
» Achsenkilometer	Cts.	0,95	0,99
In Prozenten der Gesamtausgaben	%	4,71	4,91
Unterhalt und Bewachung der Bahn:			
Personalkosten	Fr.	275,974	252,796
Nebenkosten	»	36,231	32,092
Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen	»	739,997	735,205
Im ganzen	»	1,052,202	1,020,093
Per Bahnkilometer	»	8,917	8,645
» Zugskilometer	»	0,74	0,75
» Achsenkilometer	Cts.	2,70	2,64
In Prozenten der Gesamtausgaben	%	13,43	13,09
Stationsdienst und Zugsbegleitung:			
Personalkosten	Fr.	1,980,891	1,995,871
Nebenkosten	»	116,867	127,698
Im ganzen	»	2,097,758	2,123,569
Per Bahnkilometer	»	17,777	17,996
» Zugskilometer	»	1,48	1,57
» Achsenkilometer	Cts.	5,39	5,51
In Prozenten der Gesamtausgaben	%	26,78	27,26
Fahr- und Werkstättedienst:			
Personalkosten	Fr.	892,706	877,458
Nebenkosten	»	14,402	14,766
Material- und Kraftverbrauch des Rollmaterials	»	1,064,027	1,089,394
Unterhalt und Erneuerung der elektr. Einrichtungen	»	125,060	120,145
Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials	»	1,119,850	1,043,634
Im ganzen	»	3,216,045	3,145,397
Per Bahnkilometer	»	27,255	26,656
» Zugskilometer	»	2,26	2,32
» Achsenkilometer	Cts.	8,26	8,15
In Prozenten der Gesamtausgaben	%	41,07	40,38

		1926	1927
Verschiedene Ausgaben:			
Pacht- und Mietzinse	Fr.	322,258	383,375
Verlust an Hilfsbetrieben	»	34,307	37,052
Sonstige Ausgaben	»	740,540	698,608
Im ganzen	»	1,097,105	1,119,035
Per Bahnkilometer	»	9,297	9,483
In Prozenten der Gesamtausgaben	%	14,01	14,36
Gesamtausgaben:			
Im ganzen	Fr.	7,832,449	7,790,237
Per Bahnkilometer	»	66,376	66,019
» Zugskilometer	»	5,52	5,75
» Achsenkilometer	Cts.	20,13	20,20
In Prozenten der Gesamteinnahmen	%	75,06	69,32
B. Ueberschuss der Gesamteinnahmen.			
Im ganzen	Fr.	2,602,224	3,447,282
Per Bahnkilometer	»	22,052	29,214
» Zugskilometer	»	1,83	2,54
» Achsenkilometer	Cts.	9,69	8,94
In Prozenten der Gesamteinnahmen	%	24,94	30,68

	1926	1927
Zugskilometer	1,416,891	1,355,622
Achsenkilometer	38,895,658	38,573,482

8. Leistungen

I. Lokomotiven und Motorwagen.
(Ohne die Linie Münster-Lengnau.)

	Be 5/7	Be 6/8	Ce 4/6
			Lokomotiv-
A. Parcours des eigenen Materials auf eigener und fremder Bahn.			
a. Auf eigener Bahn:			
Personen- und gemischte Züge	432,910	48,831	111,210
Güterzüge	164,069	132,605	7,921
Vorspann bei Personen- und gemischten Zügen	21,418	1,131	9,004
Vorspann bei Güterzügen	23,849	151	1,355
Materialzüge	720	51	460
Leerfahrten	50,941	7,251	4,290
Rangierdienst	3,561	55	12,106
Total	697,468	190,075	146,346
b. Auf fremder Bahn:			
Personen- und gemischte Züge	—	—	116,657
Güterzüge	—	—	12,058
Vorspann bei Personen- und gemischten Zügen	—	—	1,066
Vorspann bei Güterzügen	—	—	21
Materialzüge	—	—	36
Leerfahrten	—	—	1,139
Rangierdienst	—	—	797
Total	—	—	131,774
Total auf eigener und fremder Bahn	697,468	190,075	278,120
B. Parcours des eigenen und fremden Materials auf eigener Bahn.			
Personen- und gemischte Züge	432,910	48,831	263,666
Güterzüge	164,069	132,605	24,680
Vorspann bei Personen- und gemischten Zügen	21,418	1,131	18,105
Vorspann bei Güterzügen	23,849	151	4,541
Materialzüge	720	51	849
Leerfahrten	50,941	7,251	10,020
Rangierdienst	3,561	55	21,527
Total	697,468	190,075	343,388
Zugskilometer	.	.	.
Vorspannkilometer	.	.	.
Nutzkilometer	.	.	.

des Rollmaterials.

Serie						Total	
Ce 6/6	E 3/3	Ec 1/6	Ed 3/3	Ce 2/4	CFe 2/6		
Kilometer				Motorwagenkilometer		1927	1926
14,912	120	—	1,743	112,621	35,783	758,130	744,858
1,254	250	11	5,445	42	—	311,597	372,638
303	—	—	24	3,976	3,079	38,935	39,545
91	—	—	—	—	2	25,448	44,094
4	53	—	578	—	—	1,866	2,045
511	9	—	639	16,793	1,808	82,242	102,476
45	548	—	36,972	960	532	54,779	51,260
17,120	980	11	45,401	134,392	41,204	1,272,997	1,356,916
—	—	22,222	—	44,563	120,088	303,530	286,522
—	—	179	—	—	—	12,237	14,039
—	—	144	—	—	208	1,418	1,804
—	—	25	—	—	—	46	125
—	—	—	656	—	—	692	809
—	—	1,243	62	6,160	2,366	10,970	8,532
—	—	8	—	242	167	1,214	1,652
—	—	23,821	718	50,965	122,829	330,107	313,483
17,120	980	23,832	46,119	185,357	164,033	1,603,104	1,670,399
14,912	120	—	1,743	112,621	35,783	910,586	905,839
1,254	250	11	5,445	42	—	328,356	391,502
303	—	—	24	3,976	3,079	48,036	45,110
91	—	—	—	—	2	28,634	46,718
4	53	—	578	—	—	2,255	2,069
511	9	—	639	16,793	1,808	87,972	104,688
45	548	—	36,972	960	532	64,200	61,142
17,120	980	11	45,401	134,392	41,204	1,470,039	1,557,068
.	.	.	.	.	.	1,238,942	1,297,341
.	.	.	.	.	.	76,670	91,828
.	.	.	.	.	.	1,315,612	1,389,169

II. Parcours der S. B. B.-Lokomotiven auf der Linie Münster-Lengnau.

Monate	Personenzüge	Güterzüge	Fakult. Personenzüge	Fakult. Güterzüge	Vorsp. bei Personenzügen	Vorspann bei Güterzügen	Materialzüge	Leerfahrten	Rangierdienst	Total 1927	Total 1926
Januar	8,075	3,809	91	13	661	382	13	324	36	13,404	13,419
Februar	7,039	3,549	13	—	574	486	—	352	24	12,037	12,267
März	7,458	4,095	—	—	325	603	—	331	127	12,939	13,121
April	7,165	3,900	39	13	375	577	—	350	160	12,579	12,021
Mai	7,373	3,900	52	130	481	852	44	374	94	13,300	12,072
Juni	7,189	4,056	39	143	546	759	—	513	76	13,321	12,350
Juli	9,113	4,056	26	208	804	952	—	235	98	15,492	14,409
August	9,163	4,212	13	234	789	688	—	148	78	15,325	14,542
September	7,800	4,056	26	130	429	489	—	269	82	13,281	13,220
Oktober	7,423	4,056	26	169	390	447	—	400	86	12,997	13,042
November	7,202	4,056	—	78	375	776	—	452	92	13,031	13,614
Dezember	7,863	4,212	234	52	871	984	78	394	106	14,794	14,430
Total	92,863	47,957	559	1,170	6,620	7,995	135	4,142	1059	162,500	158,507
Zugskilometer										142,549	142,596
Vorsp.-Kilometer										14,615	11,441
Nutzkilometer										157,164	154,037

III. Gesamtparcours des eigenen und fremden Materials auf eigener Bahn.

(B. L. S., einschliesslich Münster-Lengnau.)

	Lokomotivkilometer		Zugskilometer		Vorspannkilometer		Nutzkilometer	
	1926	1927	1926	1927	1926	1927	1926	1927
Dampflokomotiven	209,975	208,892	150,361	150,118	11,517	14,639	161,878	164,757
Elektr. Lokomotiven	1,342,165	1,248,051	1,154,168	1,082,927	85,142	69,589	1,239,310	1,152,516
Motorwagen	163,435	175,596	135,408	148,446	6,610	7,057	142,018	155,503
Gesamttotal	1,715,575	1,632,539	1,439,937	1,381,491	103,269	91,285	1,543,206	1,472,776

IV. Lauf der Personen- und Lastwagen.

		1926	1927
		Achsen-Kilometer	
A. Eigenes Material auf eigener und fremder Bahn.			
Motorwagen	im ganzen	1,716,156	1,725,626
»	per Achse	71,507	71,901
Personenwagen	im ganzen	12,165,666	10,399,567
»	per Achse	45,226	38,660
Gepäckwagen	im ganzen	1,989,469	1,281,160
»	per Achse	41,447	32,029
Güterwagen	im ganzen	3,923,000	4,481,749
»	per Achse	8,455	9,658
B. Eigenes und fremdes Material auf eigener Bahn.			
Motorwagen		752,354	760,642
Personenwagen		11,491,713	11,298,108
Motor- und Personenwagen zusammen		12,244,067	12,058,750
Gepäckwagen		2,590,069	2,750,433
Güterwagen		22,955,449	22,550,704
Gepäck- und Güterwagen zusammen		25,545,518	25,301,137
Postwagen		1,106,073	1,213,595
Alle Wagen zusammen		38,895,658	38,573,482
		Wagen-Kilometer	
Heizkesselwagen		194,436	193,720

9. Zugsdienst und Durchschnitte betr. den Verkehr des Rollmaterials.

		1926	1927
Lauf der Züge:			
Personen- und gemischte Züge	Kilometer	981,595	984,158
Güterzüge mit Personenbeförderung	»	—	—
Reine Güterzüge	»	435,296	371,464
Im ganzen	»	1,416,891	1,355,622
Durchschnittliche Zusammensetzung der Züge:			
Dampflokomotiven und elektrische Lokomotiven	D L* Anzahl	0,006	0,006
	E L* »	0,955	0,930
	M W* »	0,109	0,125
Motorwagen	Achsen	0,53	0,56
Personenwagen	»	7,52	7,67
Privatpersonenwagen	»	0,59	0,66
Gepäckwagen	»	1,83	2,03
Güterwagen	»	16,20	16,63
Privatgüterwagen	»		
Postwagen	»	0,78	0,90
Im ganzen	»	27,45	28,45
Heizkesselwagen	Wagenkilometer	0,14	0,14
Tägliche Züge über die ganze Bahn:			
Personen- und gemischte Züge	Anzahl	22,79	22,85
Güterzüge mit Personenbeförderung	»	—	—
Reine Güterzüge	»	10,11	8,62
Im ganzen	»	32,90	31,47
Höchste Zugsgeschwindigkeit nach Fahrplan		75 km/Std.	75 km/Std.
Durchschnitte per Bahnkilometer:			
Zugskilometer	Anzahl	12,006	11,488
Motorwagen	Achsenkilometer	6,376	6,446
Personenwagen	»	97,387	95,746
Gepäckwagen	»	21,950	23,309
Güterwagen	»	194,538	191,107
Privatgüterwagen	»		
Postwagen	»	9,373	10,285
Im ganzen	»	329,624	326,893
Heizkesselwagen	Wagenkilometer	1,648	1,642

* D L Dampflokomotiven.
* E L Elektrische Lokomotiven.
* M W Motorwagen.

10. Beförderte Nutz- und Rollmaterial-Lasten.

		1926 †	1927 †
Befördertes totes Gewicht: *			
Dampflokomotiven im Nutzdienst	Km-Tonnen	267,344	243,816
Elektrische Lokomotiven im Nutzdienst	»	129,323,587	123,210,029
Motor-Personenwagen	»	8,933,530	9,434,416
Personenwagen	»	85,024,168	83,442,542
Lastwagen	»	114,906,921	113,794,885
Postwagen	»	6,962,323	7,654,930
Im ganzen	»	345,417,873	337,780,618
Per Bahnkilometer	»	3,289,694	3,216,958
Per Zugskilometer	»	271,07	278,46
In Prozenten des Gesamtgewichtes	%	82,06	81,44
Dienstwagen (Heizwagen)	Km-Tonnen	5,460,952	5,369,596
Befördertes Nutzgewicht:			
Reisende (75 Kilogramm)	Km-Tonnen	2,907,055	3,001,270
Gepäck, Tiere und Güter	»	72,593,694	73,999,192
Im ganzen	»	75,500,749	77,000,462
Per Bahnkilometer	»	719 055	733,338
Per Zugskilometer	»	59,25	63,48
In Prozenten des Gesamtgewichtes	%	17,94	18,56
Befördertes Gesamtgewicht:			
Im ganzen	Km-Tonnen	420,918,622	414,781,080
Per Bahnkilometer	»	4,008,749	3,950,296
Per Zugskilometer	»	330,32	341,94

† Nur B. L. S., *ohne* die Linie Münster-Lengnau.
* Die Kilometertonnen wurden nach den Ausweisen der Wagenrapporte berechnet und weisen die *effektiv* beförderten Lasten auf.

Zusammenstellung für die ganze Bahn.

		B. L. S. (105 km)		M. L. (13 km)		Total (118 km)	
		1926	1927	1926	1927	1926	1927
Befördertes Nutzgewicht:							
Reisende	Km-Tonnen	2,907,055	3,001,270	512,420	577,193	3,419,475	3,578,463
Gepäck, Tiere und Güter	»	72,593,694	73,999,192	11,155,697	11,441,422	83,749,391	85,440,614
Im ganzen	»	75,500,749	77,000,462	11,668,117	12,018,615	87,168,866	89,019,077
In Proz. des Gesamtgewichtes	%	17,94	18,56	20,75	20,44	18,27	18,80
Befördertes Gesamtgewicht	Km-Tonnen	420,918,622	414,781,080	56,226,454*	58,786,863*	477,145,076	473,567,943

* Nach den Angaben der S. B. B.

11. A. Stromverbrauch und Kosten für elektr. Lokomotiven und Motorwagen.

Monat	Fahrleistungen	Verbrauch			Kosten				
		Im ganzen	Pro Lokomotivkilometer	Pro 1000 Bruttotonnenkilometer	Im ganzen		Pro kWh	Pro Lokomotivkilometer	Pro 1000 Bruttotonnenkilometer
	km	kWh	kWh	kWh	Fr.	Ct.	Ct.	Ct.	Fr.
Januar . . .	113,652	1,400,699	12,3		59,106	70	4,2	52,0	
Februar . . .	98,722	1,235,301	12,5		52,298	20	4,2	53,0	
März	105,874	1,322,238	12,5		56,667	95	4,2	53,5	
April . . .	102,251	1,264,529	12,4		54,612	65	4,3	53,4	
Mai	115,772	1,374,158	11,9		60,390	40	4,4	52,2	
Juni	124,593	1,507,145	12,1		65,750	15	4,4	52,8	
Juli	149,012	1,808,816	12,1	43,8	77,578	95	4,3	52,1	1,87
August . . .	155,650	2,021,849	13,0		84,186	20	4,2	54,1	
September . .	126,910	1,619,763	12,8		68,266	45	4,2	53,8	
Oktober . . .	111,535	1,564,615	14,0		66,611	05	4,2	59,7	
November . .	106,240	1,495,146	14,0		64,261	60	4,3	60,5	
Dezember . .	113,436	1,537,797	13,5		66,706	30	4,3	58,8	
Total	1,423,647	18,152,056	12,7	43,8	776,436	60	4,3	54,5	1,87
1926	1,481,714	18,070,822	12,2	43,0	771,968	25	4,3	52,1	1,84

11. B. Verbrauch und Kosten für Schmiermaterial der elektrischen Lokomotiven und Motorwagen.

Serie	Nummer	Fahrleistungen	Verbrauch		Kosten			
			Im ganzen	Pro Lokomotivkilometer	Im ganzen 1927		Pro Lok.-km. 1927	Pro Lok.-km. 1926
		km	kg	gr	Fr.	Ct.	Ct.	Ct.
I. Elektrische Lokomotiven.								
Be $^{5}/_{7}$	151—163	697,468	22,680	32,5	5,545	—	0,79	0,77
Be $^{6}/_{8}$	201—202	190,075	5,387	28,3	2,325	80	1,22	0,92
Ce $^{6}/_{6}$	121	17,120	468	27,3	122	40	0,71	0,75
Ce $^{4}/_{6}$	301—303, 315—317	278,120	6,088	21,9	1,802	75	0,65	0,68
	Total	1,182,783	34,623	29,3	9,795	95	0,83	0,76
II. Motor-Personenwagen.								
Ce $^{2}/_{4}$	781—783	185,357	2,649	14,3	880	95	0,47	0,43
CFe $^{2}/_{6}$	784—785	164,033	1,123	6,8	300	50	0,18	0,25
	Total	349,390	3,772	10,8	1,181	45	0,34	0,33
	Gesamt-Total I und II	1,532,173	38,395	25,1	10,977	40	0,72	0,67

12. A. Unterhaltungskosten der Lokomotiven und Motorwagen.

Serie	Nummer	Anzahl im Jahresdurchschnitt	Fahrleistungen Im ganzen	Fahrleistungen Pro Lokomotive	Ausgaben Im ganzen		Ausgaben Pro Lokomotive		Pro Lokomotivkilometer	
			km	km	1927		1927		1927	1926
					Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Ct.	Ct.
I. Dampflokomotiven.										
Ec $^4/_6$ . . .	61—64	4	23,832	5,958	6,145	45	1,536	35	25,8	27,6
Ed $^3/_3$ . . .	75—76	2	46,119	23,059	6,628	65	3,314	30	14,4	24,1
E $^3/_3$ . . .	73	1	980	980	535	55	535	55	54,6	42,1
Total		7	70,931	10,133	13,309	65	1,901	35	18,8	25,1
II. Elektrische Lokomotiven.										
Be $^5/_7$ . . .	151—163	13	697,468	53,651	325,877	95	25,067	55	46,7	48,8
Be $^6/_8$ . . .	201—202	2	190,075	95,037	53,091	50	26,545	75	27,9	13,7
Ce $^6/_6$ . . .	121	1	17,120	17,120	9,820	45	9,820	45	57,4	39,0
Ce $^4/_6$ . . .	301—303,315—317	6	278,120	46,353	66,128	90	11,021	50	23,8	7,5
Total		22	1,182,783	53,763	454,918	80	20,678	10	38,5	37,9
III. Motor-Personenwagen.										
Ce $^2/_4$ . . .	781—783	3	185,357	61,785	43,686	10	14,562	05	23,6	43,2
CFe $^2/_6$ . . .	784—785	2	164,033	82,016	25,265	05	12,632	50	15,4	9,2
Total		5	349,390	143,801	68,951	15	27,194	55	19,7	24,8
Gesamt-Total I—III		34	1,603,104	207,697	537,179	60	49,774	—	33,5	34,8

12. B. Unterhaltungskosten der Wagen (ohne Motorwagen).

Serie	Anzahl im Jahresdurchschnitt		Fahrleistungen Achskilometer	Ausgaben Im ganzen		Ausgaben Pro Achse		Pro Achskilometer	
	Wagen	Achsen	1927	1927		1927		1927	1926
				Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Ct.	Ct.
IV. Personenwagen.									
A	2	4		1,204	40	301	10		
AB	28	100		154,541	70	1,545	40		
B	11	22	10,399,567	13,780	45	626	40	3,14	2,59
BC	6	12		13,461	50	1,121	80		
C	43	131		143,668	90	1,096	70		
Total	90	269	10,399,567	326,656	95	1,214	35	3,14	2,59
V., VI. und VII. Gepäck-, Güter- und Dienstwagen.									
F	17	40	1,281,160	19,722	70	493	05	1,54	1,59
J, K	167	334		60,827	40	182	10		
L	37	74	4,481,749	8,889	50	120	10	1,78	2,71
M	28	56		10,103	35	180	40		
Heizwagen	5	10	452,392	20,783	20	2,078	30	4,59	1,88
Total	254	514	6,215,301	120,326	15	234	10	1,94	2,29

D.

Verkehrsstatistische Tabellen
1927

über den

Schiffsbetrieb.

Tabellen 13 und 14.

13. Personen-Verkehr pro 1927, ausgeschieden nach Billetgattungen.

Billetgattungen		Thunersee								Brienzersee							
		Transport-quantitäten		Einnahmen absolut				Einnahmen prozentual		Transport-quantitäten		Einnahmen absolut				Einnahmen prozentual	
		1926	1927	1926		1927		1926	1927	1926	1927	1926		1927		1926	1927
		Personen	Personen	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	%	%	Personen	Personen	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	%	%
Gewöhnl. Billette, einfache	I. Platz	10,767	11,239	30,853	39	32,810	78	5,48	5,69	2,778	2,843	5,247	10	5,562	59	3,44	3,27
	II. »	71,826	74,413	108,748	67	112,158	28	19,34	19,47	31,329	35,136	24,574	69	26,626	10	16,08	15,67
» » Hin- u. Rückf.	I. »	18,460	17,704	38,478	09	35,829	78	6,84	6,22	11,345	14,297	14,676	—	18,736	89	9,60	11,0
	II. »	142,334	135,943	170,050	76	160,105	47	30,25	27,80	56,809	62,870	40,498	04	44,000	—	26,50	25,89
Sonntags-Retourbillette	I. »	424	443	1,030	98	972	99	0,18	0,17	—	—	—	—	—	—	—	—
	II. »	7,138	5,738	11,206	85	11,650	82	2,00	2,02	—	—	—	—	—	—	—	—
Kollektivbillette	I. »	3,260	3,073	7,599	98	7,253	61	1,35	1,26	2,744	2,688	3,367	15	3,029	75	2,21	1,78
	II. »	34,273	37,245	28,961	92	28,889	01	5,15	5,02	21,239	22,251	12,561	24	13,608	21	8,22	8,09
Feste Rundfahrtbillette	I. »	4,330	4,363	12,671	80	12,731	01	2,26	2,21	985	1,497	1,461	03	2,235	80	0,96	1,31
	II. »	5,897	7,221	12,422	01	15,072	61	2,21	2,62	7,616	9,176	8,171	77	9,858	26	5,35	5,80
Schweiz. komb. Billette	I. »	4,406	5,102	10,816	53	12,194	21	1,92	2,12	2,014	2,153	3,077	41	3,238	75	2,02	1,90
	II. »	11,270	13,749	17,190	21	21,898	38	3,05	3,81	7,973	10,482	8,472	42	11,092	41	5,54	6,52
Reiseunternehmer-Billette	I. »	6,855	9,639	21,096	31	27,825	87	3,75	4,83	1,336	1,242	2,397	29	2,277	34	1,57	1,34
	II. »	2,155	3,070	4,318	35	6,091	83	0,78	1,06	1,071	1,419	1,334	18	1,753	95	0,87	1,03
Beamtenbillette	I. »	325	285	198	11	170	25	0,03	0,03	154	146	54	27	51	79	0,03	0,03
	II. »	4,264	3,920	1,495	67	1,276	09	0,26	0,22	2,286	2,802	525	02	612	98	0,34	0,36
Total ohne Abonnemente und Extrafahrten		327,984	333,147	477,139	63	486,930	99	—	—	149,679	169,002	126,417	61	142,684	82	—	—
Schweiz. Generalabonnemente:	I. Platz	—	—	4,703	34	4,993	21	0,84	0,87	—	—	4,703	34	4,993	22	3,13	2,93
	II. »	—	—	7,243	15	7,622	29	1,29	1,32	—	—	7,243	16	7,622	29	4,70	4,48
Interne Generalabonnemente:																	
Zur vollen Taxe (Erwachsene): für 8 Tage	I. Platz	—	—	2,611	83	3,182	98	0,46	0,55	—		436	33	579	48	0,28	0,34
	II. »	—	—	5,405	14	5,936	99	0,96	1,03	—	—	1,965	83	2,147	72	1,28	1,26
für 15 Tage	I. »	—	—	2,594	65	3,406	68	0,46	0,59	—	—	93	25	53	64	0,06	0,03
	II. »	—	—	2,969	64	4,406	56	0,53	0,76	—	—	1,642	91	1,738	36	1,07	1,02
für 30 Tage	I. »	—	—	726	50	1,179	25	0,13	0,20	—	—	—	—	74	50	—	0,04
	II. »	—	—	762	—	1,370	—	0,14	0,24	—	—	÷ 6	—	150	—	—	0,09
für 3, 6 und 12 Monate	I. »	—	—	391	75	825	85	0,07	0,14	—	—	—	—	—	—	—	—
	II. »	—	—	485	—	453	50	0,08	0,08	—	—	—	—	—	—	—	—
Zur halben Taxe (Kinder- und Schülerabonnements): für 8, 15 und 30 Tage	I. »	—	—	51	—	58	—	0,01	0,01	—	—	—	—	—	—	—	—
	II. »	—	—	95	—	144	—	0,02	0,02	—	—	5	—	10	—	—	—
für 3, 6 u. 12 Monate	I. »	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	II. »	—	—	75	—	75	—	0,01	0,01	—	—	17	—	—	—	0,01	—
Kilometerabonnemente	I. »	—	—	5,239	92	5,318	12	0,93	0,92	—	—	961	70	982	08	0,63	0,58
	II. »	—	—	47,159	28	47,863	13	8,40	8,32	—	—	8,655	35	8,838	72	5,67	5,20
Extrafahrten*)		—	—	4,626	65	2,263	40	0,82	0,39	—	—	666	50	40	—	0,44	0,02
Gesamttotal		—	—	562,279	48	576,029	95	100,00	100,00	—	—	152,801	98	169,914	83	100,00	100,00

* Extrafahrten, für welche Billette gelöst wurden, sind hierin nicht inbegriffen, sondern oben in den betreffenden Billetgattungen berücksichtigt.

14. Verteilung der Transporteinnahmen pro 1927 auf die Monate.

Thunersee

Monate	Personen: Schweiz. General-Abonnemente Fr.	Ct.	Interne General-Abonnemente Fr.	Ct.	Familien-Abonnemente Fr.	Ct.	Uebrige Billette Fr.	Ct.	TOTAL Fr.	Ct.	Gepäck- und Expressgut Fr.	Ct.	Tiere und Güter Fr.	Ct.	Posttransporte Fr.	Ct.	Total: Betrag Fr.	Ct.	%	gegenüber 1926 Fr.	Ct.
Januar	1,000	—	—	—	105	60	6,462	24	7,567	84	12	44	152	99	—	—	7,733	27	1,32	÷ 261	60
Februar	1,000	—	—	—	172	80	4,741	86	5,914	66	6	94	163	49	—	—	6,085	09	1,03	÷ 203	99
März	1,393	96	—	—	355	20	5,331	76	7,080	92	14	79	378	54	—	—	7,474	25	1,27	+ 133	74
April	1,000	—	313	—	1,545	60	10,537	45	13,396	05	17	—	478	38	—	—	13,891	43	2,36	÷ 6,640	55
Mai	1,000	—	4,148	60	5,616	—	34,175	73	44,940	33	86	65	871	02	—	—	45,898	—	7,82	+ 9,369	24
Juni	502	24	2,906	20	6,628	25	64,644	65	74,681	34	290	81	1,049	84	—	—	76,021	99	12,94	+ 4,497	71
Juli	1,500	—	5,811	50	14,764	80	123,072	67	145,148	97	560	04	1,235	66	—	—	146,944	67	25,02	+ 11,532	85
August	1,500	—	7,612	75	16,723	60	147,849	21	173,685	56	639	47	1,199	94	—	—	175,524	97	29,89	÷ 3,114	06
September	888	32	951	36	4,828	65	51,972	51	58,640	84	848	41	1,089	29	—	—	60,578	54	10,32	÷ 6,377	74
Oktober	300	—	÷ 660	60	2,200	75	20,873	75	22,713	90	53	98	1,473	05	—	—	24,240	93	4,12	+ 6,257	48
November	100	—	—	—	163	20	6,805	38	7,068	58	÷ 5	42	416	22	—	—	7,479	38	1,27	+ 762	70
Dezember	2,430	98	÷ 44	—	76	80	12,727	18	15,190	96	73	18	283	98	—	—	15,548	12	2,64	÷ 1,862	34
Total 1927	12,615	50	21,038	81	53,181	25	489,194	39	576,029	95	2,598	29	8,792	40	—	—	587,420	64	100,00	+ 14,093	44
1926	11,946	49	16,167	51	52,399	20	481,766	28	562,279	48	2,302	29	8,745	43	—	—	573,327	20	—	—	—
gegenüber 1926: mehr	669	01	4,871	30	782	05	7,428	11	13,750	47	296	—	46	97	—	—	14,093	44	—	—	—
gegenüber 1926: weniger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Brienzersee

Monate	Personen: Schweiz. General-Abonnemente Fr.	Ct.	Interne General-Abonnemente Fr.	Ct.	Familien-Abonnemente Fr.	Ct.	Uebrige Billette Fr.	Ct.	TOTAL Fr.	Ct.	Gepäck- und Expressgut Fr.	Ct.	Tiere und Güter Fr.	Ct.	Posttransporte Fr.	Ct.	Total: Betrag Fr.	Ct.	%	gegenüber 1926 Fr.	Ct.
Januar	1,000	—	—	—	28	80	599	85	1,628	65	29	45	86	36	—	—	1,744	46	0,97	÷ 50	30
Februar	1,000	—	—	—	76	80	655	05	1,731	85	6	50	105	48	—	—	1,843	83	1,02	+ 59	29
März	1,393	95	—	—	105	60	798	17	2,297	72	÷ 6	59	144	67	—	—	2,435	80	1,35	+ 360	75
April	1,000	—	—	—	57	60	809	96	1,867	56	16	35	206	35	—	—	2,090	26	1,16	÷ 1,653	02
Mai	1,000	—	2,829	65	642	80	4,110	27	8,582	72	43	65	335	41	—	—	8,961	78	5,00	+ 4,280	71
Juni	502	25	449	64	1,018	—	18,822	16	20,792	05	49	22	831	29	—	—	21,672	56	12,07	+ 62	83
Juli	1,500	—	906	—	3,331	20	39,989	87	45,727	07	316	31	880	08	—	—	46,923	46	26,10	+ 2,325	34
August	1,500	—	1,009	25	3,110	40	50,174	50	55,794	15	306	45	891	48	—	—	56,992	08	31,70	+ 2,398	79
September	888	33	249	11	1,113	60	23,159	44	25,410	48	÷ 7	58	550	75	—	—	25,953	65	14,44	+ 8,087	42
Oktober	300	—	÷ 740	—	134	40	1,824	38	1,518	78	57	75	310	73	—	—	1,887	26	1,05	÷ 135	47
November	100	—	50	05	76	80	577	97	804	82	57	20	209	73	—	—	1,071	75	0,59	+ 334	36
Dezember	2,430	98	—	—	124	80	1,203	20	3,758	98	÷ 54	70	266	99	4,200	—	8,171	27	4,55	+ 1,017	55
Total 1927	12,615	51	4,753	70	9,820	80	142,724	82	169,914	83	814	01	4,819	32	4,200	—	179,748	16	100,00	+ 17,088	25
1926	11,946	50	4,154	32	9,617	05	127,084	11	152,801	98	780	49	4,877	44	4,200	—	162,659	91	—	—	—
gegenüber 1926: mehr	669	01	599	38	203	75	15,640	71	17,112	85	33	52	—	—	—	—	17,088	25	—	—	—
gegenüber 1926: weniger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	58	12	—	—	—	—	—	—	—

Berner Alpenbahn-Gesellschaft

Bern-Lötschberg-Simplon

Dreiundzwanzigster

Geschäftsbericht samt Rechnungen und Bilanz

über das

Geschäftsjahr 1928

Bern
BUCHDRUCKEREI FEUZ
1929

Berner Alpenbahn-Gesellschaft

Bern-Lötschberg-Simplon

Dreiundzwanzigster

Geschäftsbericht samt Rechnungen und Bilanz

über das

Geschäftsjahr 1928

Beilagen:

Jahresrechnung und Bilanz der Pensions- und Hülfskasse für die Beamten und Angestellten der B. L. S./B. N.

Jahresrechnung und Bilanz der Kranken- und Hülfskasse für die ständigen Arbeiter der B. L. S./B. N.

a. Krankenversicherung.

b. Invaliditäts- und Sterbeversicherung.

Verkehrsstatistische Tabellen über den Bahn- und Schiffsbetrieb.

Bern
Buchdruckerei Feuz
1929

Gesellschaftsorgane.

A. Verwaltungsrat.

Präsident:

(mit Amtsdauer bis zur ordentl. Generalversammlung 1930)

Herr *Kunz, G.*, a. Ständerat, Bern.

I. Vizepräsident:

(gleiche Amtsdauer wie der Präsident)

Herr *Bösiger, W.*, Regierungsrat, Bern.

II. Vizepräsident:

(gleiche Amtsdauer wie der Präsident)

Herr *Petit, C.*, Privatier, Paris.

Vertreter der Aktionäre im Verwaltungsrat:

(mit Amtsdauer bis zur ordentl. Generalversammlung 1930)

1. Herr *Aellig, A.*, Direktor der Kantonalbank Bern, Bern.
2. » *Bechler, P.*, Grossrat, Münster.
3. » *Bouilloux-Lafont, M.*, Bankier, Delegierter des Verwaltungsrates der Süd-West-Bahnen, Etampes.
4. » *Grimm, R.*, Nationalrat, Bern.
5. » *Kunz, P.*, a. Stadtpräsident, Thun.
6. » *de Lalande, L.*, anc. Ministre de France, Paris.
7. » *Loste, J.*, Privatier, Paris.
8. » *Mabilleau, L.*, Direktor des «Musée social» und Präsident der «Association des Soc. mutuelles de la France», Paris.
9. » *Michel, A.*, Notar, Interlaken.
10. » Dr. *Michel, F.*, a. Nationalrat, Interlaken.
11. » *Pellarin, E.*, Oberingenieur bei den franz. Ostbahnen, Paris.
12. » *Petit, C.*, Privatier, Paris.
13. » *Rebmann, J. J.*, a. Nationalrat, Erlenbach.
14. » *Stähli, H.*, Nationalrat, Bern.
15. » *Stauffer, A.*, Regierungsrat, Bern.
16. » *Vilgrain, L.*, Président hon. de la Chambre de Commerce de Nancy, Nancy.
17. » *Wullimann, L.*, Kaufmann, Grenchen.

18. Herr *von Wurstemberger, F.*, alt Grossrat, Bern.
19. » *Wyder, H.*, Hotelier, Interlaken.
20. » *Dr. Zehnder, R.*, Direktor der Montreux-Oberland-Bahn, Montreux.

Vertreter der Eidgenossenschaft im Verwaltungsrat:
(Amtsdauer bis 31. Dezember 1928)

21. Herr *Andermatt, J.*, Ständerat, Baar.
22. » *Calame, H.*, Nationalrat, Neuenburg.
23. » *Hunziker, O.*, Nationalrat, Zofingen.
24. » *Jäggi, B.*, a. Nationalrat, Basel.

Vertreter des Kantons Bern im Verwaltungsrat:
(Amtsdauer bis 31. Mai 1930)

25. Herr *Bösiger, W.*, Regierungsrat, Bern.
26. » *Bühler, G.*, a. Nationalrat, Frutigen.
27. » *Dürrenmatt, H.*, Dr. jur. Regierungsrat, Bern.
28. » *Kunz, G.*, a. Ständerat, Bern.

Vertreter des Kantons Wallis im Verwaltungsrat:
(Amtsdauer bis auf Widerruf)

29. Herr *Burgener, J.*, a. Staatsrat, Sitten.
30. » *Evêquoz, R.*, Ständerat, Sitten.
31. » *Dr. Seiler, H.*, a. Nationalrat, Brig.
32. » *Troillet, M.*, Staatsrat, Sitten.

B. Verwaltungsausschuss.

Präsident:
(mit Amtsdauer bis zur ordentlichen Generalversammlung 1930)
Herr *Kunz, G.*, a. Ständerat, Bern.

Vizepräsident:
(gleiche Amtsdauer wie der Präsident)
Herr *Bühler, G.*, a. Nationalrat, Frutigen.

Mitglieder:
(mit Amtsdauer bis zur ordentlichen Generalversammlung 1930)

1. Herr *Aellig, A.*, Bankdirektor, Bern.
2. » *Bösiger, W.*, Regierungsrat, Bern.
3. » *Bühler, G.*, a. Nationalrat, Frutigen.
4. » *Dürrenmatt, H.*, Dr. jur. Regierungsrat, Bern.
5. » *Kunz, G.*, a. Ständerat, Bern.
6. » *Mabilleau, L.*, Direktor des «Musée social», Paris.
7. » *Dr. Michel, F.*, a. Nationalrat, Interlaken.
8. » *Pellarin, E.*, Oberingenieur bei den franz. Ostbahnen, Paris.
9. » *Petit, C.*, Privatier, Paris.
10. » *Stähli, H.*, Nationalrat, Bern.
11. » *Dr. Zehnder, R.*, Direktor der Montreux-Oberland-Bahn, Montreux

C. Direktion.

Präsident:
(mit Amtsdauer bis zur ordentlichen Generalversammlung 1930)

Herr *Bühler, G.,* a. Nationalrat, Frutigen.

Vizepräsident:
(gleiche Amtsdauer wie der Präsident)

Herr *Bösiger W.,* Regierungsrat, Bern.

Mitglieder:

1. Herr *Aellig, A.*, Direktor der Kantonalbank, Bern.
2. » *Bösiger, W.*, Regierungsrat, Bern.
3. » *Bühler, G.,* a. Nationalrat, Frutigen.
4. » *Dürrenmatt, H.,* Dr. jur. Regierungsrat, Bern.
5. » *Kunz, G.,* a. Ständerat, Bern.
6. » *Stähli, H.*, Nationalrat, Bern.
7. » Dr. *Zehnder, R.,* Direktor der M. O. B., Montreux.

Delegierte des Verwaltungsrates:

Herr *Bühler, G.,* a. Nationalrat, Frutigen, für Schutzbauten.
» *Kunz, G.*, a. Ständerat, Bern, speziell für Fragen finanzieller und kommerzieller Natur.

D. Direktor.

Herr Dr. jur. *Volmar, F.,* Bern.

E. Kontrollstelle für 1928.

Mitglieder:

Herr *Römer, H.,* Fürsprecher, Biel.
» *Ott, E.,* Bankdirektor, Bern.
» *Jäggi, E.,* Buchhalter der B. O. B., Interlaken.

Suppleanten:

Herr *Bäschlin, H.,* Oberrichter, Bern.
» *Jung, P. E.,* Kantonsbuchhalter, Bern.
» *Häuptli, A.,* Subdirektor der Kantonalbank, Bern.

An die Aktionäre

der

Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon

Wir haben die Ehre, Ihnen hiermit den Geschäftsbericht sowie die Rechnungen und die Bilanz des Jahres 1928 zur Genehmigung vorzulegen.

I. Allgemeiner Teil.

1. Gesellschaftsorgane.

A. Generalversammlung.

Die *ordentliche Generalversammlung der Aktionäre* wurde Samstags, den 16. Juni 1928, um 11 Uhr, im Rathaus zu Bern abgehalten; es erschienen 11 Aktionäre mit 105,624 vertretenen Aktien, von denen 88,779 stimmberechtigt waren.

Nach Kenntnisnahme vom Genehmigungsschreiben des eidgen. Eisenbahndepartementes und vom Befunde der Kontrollstelle wurden der Geschäftsbericht sowie die Jahresrechnungen und die Bilanz pro 1927 von der Versammlung einstimmig genehmigt unter Entlastung der Gesellschaftsbehörden für ihre Geschäftsführung.

Als *Vertreter der Aktionäre im Verwaltungsrate* wurden an Stelle der Herren Descubes und Will gewählt:

Herr *Pellarin, Emil,* Oberingenieur bei den franz. Ostbahnen, Paris, und
Herr *Stähli, Hans,* Nationalrat, Bern.

Sodann wurde die *Kontrollstelle* für das Geschäftsjahr 1929 bestellt wie folgt:

Mitglieder: Herr *Römer, H.,* Fürsprecher, Biel,
» *Ott, E.,* Bankdirektor, Bern,
» *Jäggi, G.,* Buchhalter der B. O. B., Interlaken.

Suppleanten: Herr *Bäschlin, H.,* Oberrichter, Bern,
» *Jung, P. E.,* Kantonsbuchhalter, Bern.
» *Häuptli, A.,* Subdirektor der Kantonalbank, Bern.

Letzterer als Ersatz für den am 19. Juli 1927 verstorbenen Herrn Wyss.

B. Verwaltungsbehörden.

a. Verwaltungsrat.

Im Jahre 1928 hatten wir den Tod der Herren Wiriot, Rösti und Morgenthaler zu beklagen.

Herr Ingenieur *Louis Wiriot*, gestorben in Paris am 14. März 1928, war einer der Teilhaber und Leiter der Generalbauunternehmung der Berner Alpenbahn-Gesellschaft und hat in dieser Eigenschaft den Bauvertrag vom 15. August 1906 mitunterzeichnet. Der Name Wiriot bleibt mit der Baugeschichte unseres Unternehmens dauernd und ehrenvoll verbunden. Voller Freude und Begeisterung stellte Herr Wiriot seine grossen Fähigkeiten und seine hervor-

ragende Intelligenz in den Dienst der aussergewöhnlichen technischen Aufgabe des Alpenbahnbaues. Der Genannte gehörte unserem Verwaltungsrate seit der Generalversammlung vom Jahre 1924 an. Seine grossen Erfahrungen und sein sachkundiger Rat wurden in dieser Behörde stetsfort sehr geschätzt.

Am 1. August 1928 verstarb in Montreux im Alter von 70 Jahren Herr *Robert Rösti*, Bankier und Mitglied unseres Verwaltungsrates, welcher Behörde er seit der Gründung unserer Gesellschaft im Jahre 1906 angehört hatte. Schon anlässlich der Gründung der B. L. S. und besonders in den 22 Jahren seiner Mitgliedschaft hat Herr Rösti unserem Unternehmen wertvolle Dienste geleistet und ihm stets grösstes Interesse entgegengebracht und dessen Entwicklung nach besten Kräften zu fördern gesucht.

Ferner starb am 7. Dezember 1928 in Bern Herr *Niklaus Morgenthaler*, gewesener Regierungsrat des Kantons Bern und Mitglied unseres Verwaltungsrates. In seiner frühern Stellung als Leiter der Kantonalen Eisenbahndirektion hat er sich um das Zustandekommen eines Berner Alpendurchstiches sehr bemüht und sich damit um unser Unternehmen grosse Verdienste erworben. In Würdigung dieser Verdienste wurde Herr Morgenthaler, damals Direktor der Emmental-Burgdorf-Thun-Bahn in Burgdorf, von der konstituierenden Generalversammlung vom 27. Juni 1906 in den Verwaltungsrat der Berner Alpenbahn-Gesellschaft gewählt. Während dieser langen Amtsdauer hat der Hingeschiedene unserem Unternehmen andauernd ein wohlwollendes Interesse entgegengebracht.

Die Behörden der Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon werden diesen drei Männern, welche alle seit der Gründung mit unserm Unternehmen in engsten und wertvollen Beziehungen standen, ein dauerndes und dankbares Andenken bewahren.

Nun haben wir hier noch zweier *Rücktritte* zu gedenken; es betrifft dies die Herren Regierungsrat *E. Lohner*, Bern und Ständerat Dr. *J. Räber* in Küssnacht. Beide haben, einem ehrenvollen Rufe des hohen Schweizerischen Bundesrates Folge leistend, die Leitung internationaler Ämter übernommen und zwar Herr Regierungsrat *Lohner* das Zentralamt für den internationalen Eisenbahntransport und Herr Ständerat Dr. *Räber* das internationale Bureau der Telegraphen-Union; beide Institutionen haben ihren Sitz in Bern.

Herr Regierungsrat *E. Lohner*, Bern, war von Anbeginn seiner öffentlichen Tätigkeit an ein eifriger Befürworter und erfolgreicher Förderer der bernischen Eisenbahnpolitik und damit in erster Linie auch der Alpenbahnpolitik gewesen. Er wurde in der konstituierenden Generalversammlung vom 27. Juli 1906 auf Vorschlag des bernischen Regierungsrates in den Verwaltungsrat der B. L. S. gewählt und gehörte dieser Behörde ununterbrochen an bis zum 29. Februar 1928 und zwar 1906—1918 als Vertreter der Aktionäre und seit 1918 als Vertreter des Staates Bern; vom 9. Juli 1923 bis Ende Februar 1928 amtierte Herr Lohner als Präsident des Verwaltungsrates der B. L. S. Wir werden das erfolgreiche Wirken des Herrn Regierungsrat Lohner in dankbarer Erinnerung behalten und hoffen, dass er unserm Unternehmen seine Sympathien weiterhin erhalten werde. Für seine langjährige, bedeutungsvolle und erfolgreiche Mitarbeit sprechen wir Herrn Lohner auch an dieser Stelle den wohlverdienten, verbindlichen Dank der B. L. S.-Behörden aus. Unsere besten Wünsche begleiten ihn in seine neue, ehrenvolle Stellung.

Herr Ständerat Dr. jur. *J. Räber* wurde am 18. Juni 1920 vom hohen Schweizerischen Bundesrate als Vertreter der Eidgenossenschaft in unseren Verwaltungsrat delegiert als Nachfolger für den zurückgetretenen Herrn Nationalrat Dr. Büeler in Schwyz. Für die unserm Unternehmen entgegengebrachte Sympathie und Unterstützung sei Herrn Ständerat Dr. Räber auch an dieser Stelle verbindlicher Dank ausgesprochen. Wir hoffen, dass auch er unserm Unternehmen weiterhin gewogen sein möge. In seine neue, ehrenvolle Stellung begleiten ihn unsere besten Wünsche.

Als *Nachfolger* für die Herren Räber, Lohner, Descubes und Will wurden gewählt:

a) vom *Schweizerischen Bundesrate* am 10. März 1928:
Herr *Ständerat Josef Andermatt* in Baar (Kt. Zug) mit Amtsdauer bis 31. Dezember 1928.

b) von der *Regierung des Kantons Bern* am 29. Mai 1928:
Herr *Dr. jur. Hugo Dürrenmatt, Regierungsrat* in Bern mit Amtsdauer bis 31. Mai 1930.

c) von der *Generalversammlung der Aktionäre* vom 16. Juni 1928:
Herr *Emil Pellarin, Oberingenieur bei den franz. Ostbahnen* in Paris und
Herr *Hans Stähli, Nationalrat* in Bern.
Beide mit Amtsdauer bis zur ordentlichen Generalversammlung der Aktionäre B. L. S. im Jahre 1930.

Wir heissen die vier neuen Mitglieder unseres Verwaltungsrates an dieser Stelle herzlich willkommen. Der Verwaltungsrat B.L.S. zählt nunmehr per 31. Dezember 1928 32 Mitglieder.

In der Sitzung vom 2. Juni 1928 bestellte der *Verwaltungsrat B.L.S.* sein *Bureau* wie folgt:

Präsident: Herr a. Ständerat *G. Kunz* in Bern;
I. Vizepräsident: » *W. Bösiger,* Regierungsrat in Bern;
II. Vizepräsident: » *C. Petit,* Privatier in Paris;
Sekretär: » *F. Gerber,* Generalsekretär B. L. S. in Bern;

für alle mit Amtsdauer bis zur ordentlichen Generalversammlung der Aktionäre B. L. S. im Jahre 1930.

b. Verwaltungsausschuss.

An Stelle des zurückgetretenen Herrn Regierungsrat Lohner wurde zum *Präsidenten des Verwaltungsausschusses* gewählt:
Herr a. Ständerat *G. Kunz* in Bern.

Als *Nachfolger* für die Herren Lohner, Descubes und Will wurden gewählt:
Herr Dr. jur. *Hugo Dürrenmatt,* Regierungsrat in Bern,
Herr *Emil Pellarin,* Oberingenieur bei den franz. Ostbahnen in Paris und
Herr *Hans Stähli,* Nationalrat in Bern.

Der Verwaltungsausschuss besteht dermalen aus 11 Mitgliedern.

c. Direktion.

Die Herren Regierungsrat Lohner und Oberst Will wurden ersetzt durch die Herren
Dr. jur. *Hugo Dürrenmatt,* Regierungsrat in Bern und
Hans Stähli, Nationalrat in Bern.

Die Direktion zählt 7 Mitglieder.

Verwaltungsrat und *Verwaltungsausschuss* versammelten sich im Berichtsjahre am 2. Juni 1928 zu einer Sitzung, wogegen die *Direktion* neun Sitzungen abhielt.

Als behandelte *wichtigere Geschäfte* seien erwähnt:

für den *Verwaltungsausschuss* und *Verwaltungsrat:*

Jahresbericht, Rechnungen und Bilanz pro 1927; Fahrplan; Tarif- und Taxfragen; Wahl- und Personalangelegenheiten; Lieferungsverträge für Motorwagen und Schwellen; Kreditbewilligung für elektrische Heizungseinrichtungen an Lokomotiven, Personen- und Gepäckwagen etc. etc.

für die *Direktion:*

Zunächst Vorbereitung und Antragstellung in den vorerwähnten Geschäften; sodann: Betriebsbudget pro 1929; Verbauungs- und Aufforstungsangelegenheiten; Genehmigung von Kauf-, Tausch- und Dienstbarkeitsverträgen; Verkehrsteilungs- und Abrechnungsfragen; Vertrag mit der Sesa; Materialbestellungen aller Art; Geleiseerweiterung Interlaken-Ost; Elektrifikation Münster-Lengnau; Rationalisierungs- und Reorganisationsmassnahmen (Pensionierungen etc.); Revision der Statuten der Pensions- und Hülfskasse; Neubeordnung der Krankenversicherung; Güter- und Sachschadenversicherung; Gemeinschaftsbahnhoffragen; Abbruch des Schiffes «Stadt Thun»; Ankauf des Motorbootes «Morgarten»; Verkauf der Lokomotive Ce 6/6 Nr. 121 an die B. N.; Revision von Art. 4 der Gesellschaftsstatuten etc. etc.

Insgesamt behandelte die Direktion in neun Sitzungen 128 Geschäfte, wovon mehrere sehr bedeutenden Umfanges.

2. Beziehungen zu Staats- und Gemeindebehörden.

Wir können mit Befriedigung feststellen, dass die vielen Beziehungen und der rege Verkehr mit diesen Behörden zu keinen besondern Bemerkungen Anlass geben. Alle Angelegenheiten konnten zu unserer Zufriedenheit abgewickelt werden.

3. Beziehungen zu andern Transportanstalten.

a) Verkehrsteilungsangelegenheit S. B. B. / B. L. S. Die diesbezüglichen Verhandlungen sind im Berichtsjahre weitergeführt worden; der Abschluss fällt indessen nicht mehr in das Jahr 1928.

b) Betriebsvertrag mit der S. E. B. Die Verwaltung der S. E. B. hat unterm 2. Dezember 1927 den Betriebsvertrag vom 1. Mai 1914 per 31. Dezember 1928 gekündet. Die Revisionsverhandlungen sind im Berichtsjahre noch nicht zu Ende geführt worden.

c) Schiffsanschluss an den neuen Zentralbahnhof in Thun. Die Abrechnung mit der Bauunternehmung hat des hängigen Prozesses wegen noch nicht erfolgen können.

4. Personalangelegenheiten.

a) Teuerungszulagen an Pensionierte. Wie in den Vorjahren wurden auch pro 1928 an diejenigen Pensionierten (Invalide, Witwen und Waisen), welche noch auf den alten Gehaltsansätzen und ohne Anrechnung von Teuerungszulagen in den Ruhestand versetzt wurden, Zuschüsse in Form von Teuerungszulagen ausgerichtet; es erhielten:

Die Invaliden Fr. 500. —, die Witwen Fr. 300. — und die Waisen Fr. 75. —. Der *Anteil der B. L. S.* an die zu Lasten der Betriebsgemeinschaft fallende Gesamtsumme von Fr. 18,158.45 betrug für das Bahnpersonal Fr. 5,180. 40 und für das Schiffspersonal Fr. 9,725. 10, *zusammen Fr. 14,905. 50.*

b) Ueberführung der ständigen Arbeiter in die Pensions- und Hülfskasse B. L. S./B. N. Die Verwaltungsbehörden der Berner Alpenbahn-Gesellschaft, Bern-Lötschberg-Simplon sowie der Bern-Neuenburg-Bahn (Direkte Linie) haben in Berücksichtigung eines langjährigen Postulates der Arbeiterschaft die Ueberführung der ständigen Arbeiter in die Pensions- und Hülfskasse B. L. S/B. N. beschlossen. Die per 1. Januar 1929 Uebertretenden haben während einer fünfjährigen Uebergangszeit (1. Januar 1929—31. Dezember 1933) einen jährlichen Beitrag von 6 % (statt 5 %) zu entrichten. Die vollen Pensionsansprüche für die Invalidenpensionen beginnen erst mit dem 1. Januar 1934; während der Uebergangszeit tritt für die Invalidenpensionen eine Staffelung von 95—99 % der Normalpensionen ein. Die Witwen- und Waisenpensionen sowie die Unterstützungen an Eltern und Geschwister werden dagegen schon ab 1. Januar 1929 ohne Kürzung ausgerichtet.

Für die beteiligten sechs Bahnen ergeben sich aus dieser Neubeordnung Mehrausgaben von zusammen rund *Fr. 26,200.* pro Jahr; hievon entfallen auf die B.L.S. (Bahn und Schiff) *Fr. 25,172. 50.*

c) Neubeordnung der Krankenversicherung. Mit dem Uebertritt der ständigen Arbeiter in die Pensions- und Hülfskasse B. L. S./B. N. musste unsere bisherige Krankenversicherung neu beordnet werden, in der Weise, dass, analog der S. B. B.-Krankenkasse, auch die Kranken*pflege*versicherung ermöglicht wird. Dem gesamten Personal steht der Beitritt zu dieser neuen Versicherung offen; es werden hiebei die Heilungskosten in Krankheitsfällen (Arzt-, Arznei- und Spitalkosten) durch die Krankenkasse übernommen. Für die Kosten der Kranken*pflege*versicherung müssen die Kassenmitglieder im Umlageverfahren allein aufkommen. Die Bahnen haben somit hieran nichts beizutragen.

Für die Saisonarbeiter bleibt die bisherige Krankenversicherung weiter bestehen; d. h. die Krankenkasse gewährt diesen Mitgliedern ein tägliches Krankengeld und freie ärztliche Behandlung, Arznei und eventuell Spitalbehandlung. An diese Versicherten leisten die Bahnverwaltungen den bisherigen Beitrag von 1 % der versicherten Löhne. Mehrausgaben entstehen für die Bahnen dieserhalb keine.

Im weitern wurde für die Krankenkasse die Anerkennung durch den Bund nachgesucht, um so der gesetzlichen Bundesbeiträge teilhaftig zu werden und den Mitgliedern Freizügigkeit im Sinne des Bundesgesetzes über die Kranken- und Unfallversicherung zu verschaffen. Mit dieser Beordnung ist ein altes Postulat unseres Personals in Erfüllung gegangen.

5. Unfallwesen.

Ueber die Unfälle, von denen im Berichtsjahre das Personal unserer Betriebsgemeinschaft betroffen wurde, gibt die nachstehende Zusammenstellung Aufschluss:

Personal-Kategorien	Zahl der Unfälle		Zahl der Unfalltage			
	Betriebs-Unfälle	Nichtbetriebs-Unfälle	Betriebs-Unfälle		Nichtbetriebs-Unfälle	
			im ganzen	im Durchschnitt	im ganzen	im Durchschnitt
Bahningenieure und Bahnmeister	1*	—	—		—	—
Bahn- und Barrierenwärter und -wärterinnen	7		76	10,9	—	—
Streckenarbeiter	65	7	655	10,1	126	18,0
Stationspersonal ohne Weichenwärter und Rangierpersonal	19	11	428	22,5	63	5,7
Weichenwärter und Rangierpersonal	13	1	84	6,5	19	19,0
Zugspersonal	42	5	412	9,8	51	10,0
Fahrdienstpersonal	10	2	160	16,0	6	3,0
Lokomotivpersonal	19	2	597	31,4	17	8,5
Werkstättepersonal	91	13	639	7,0	89	6,9
Leitungspersonal	7	1	83	11,9	6	6,0
Schiffspersonal	22	4	227	10,3	111	27,8
Verwaltungspersonal	—	3*	—	—	—	—
Zusammen	296	49	3361	11,3	488	9,9

* Bagatell-Unfälle ohne Dienstaussetzungen.

Im Berichtsjahre sind auf unserer Linie Betriebsunfälle mit tödlichem Ausgang erfreulicherweise keine zu verzeichnen, dagegen leider ein Nichtbetriebsunfall, dem einer unserer Werkstättearbeiter zum Opfer fiel.

Ferner erlitten zwei Angestellte schwere Betriebsunfälle, welche eine länger dauernde Arbeitsunfähigkeit und teilweise geringe Invalidität zur Folge hatten.

Alle diese Unfälle wurden gemäss den Bestimmungen des Unfallversicherungsgesetzes und unseres Zuschussreglementes erledigt.

Schwere Unfälle von Passagieren sind keine zu melden; dagegen wurden zwei Passanten infolge eigenen Verschuldens von Zügen überfahren und getötet.

II. Bahnbau.

1. Grunderwerb und Landverkäufe.

Im Berichtsjahre gelangte der Landerwerb für das Aufforstungsgebiet Lalden-Brig (Sektionen II, III und IV) zur Durchführung. Mit allen Grundeigentümern konnte gütlich abgemacht werden.

Infolge des am 31. Oktober 1928 erfolgten Erdrutsches bei km 70.500 werden weitere Terrainerwerbungen notwendig und in das Aufforstungsprojekt «Wartfluh» Sektion IV einbezogen.

In der Gemeinde Niedergestelen wurde zum Schutze der Bahn ein zwischen km 55.0 und 55.5 gelegener Waldstreifen im Halte von zirka 1,35 ha ebenfalls gütlich erworben.

Mit der Gemeinde Hohtenn konnte am 10. Dezember 1928 nach längeren Verhandlungen über den Holzabtransport (Holzreisten) im äussern Mittalgraben im Lötschental eine vertragliche Einigung erzielt werden.

Eine von der Gemeinde Steg gestellte Forderung für erschwerten Holztransport aus ihren Waldungen ob der Bahnlinie im Lötschental musste aus mehrfachen Gründen abgelehnt werden.

Mit der Gemeindeverwaltung Raron schweben immer noch Verhandlungen betreffend Ausführung von Holzriesen und Leitdämmen im Rarnerwald.

An grösseren *Landverkäufen* sind zu erwähnen der Verkauf der Bühlmatte in Spiez und der Tunneldeponieplätze in Kandersteg, Goppenstein und Münster, ferner der Verkauf des Verwaltungsgebäudes im Eggenschwand zu Kandersteg.

2. Neu- und Ergänzungsarbeiten.

A. Strecke Thun-Bönigen.

Die Stationen Leissigen und Därligen wurden mit elektrischer Signal- und Weichenbeleuchtung ausgerüstet.

Die bisher unvermieteten Räume unter dem neuen Güterschuppen in Interlaken-West wurden besser ausgebaut und konnten als Käsekeller verpachtet werden.

In Interlaken-Ost wurde ein neues Abstellgeleise (Nr. 14) verlegt und mit elektrischer Fahrdrahtleitung ausgerüstet; auch wurden die Perron III und IV dieser Station um 50 m verlängert.

Der Perron vor dem Aufnahmsgebäude Bönigen wurde mit Steinen gepflästert.

B. Strecke Spiez-Brig.

An der Kanderverbauung wurden zwischen Spiez und Frutigen für rund Fr. 18,000. — weitere Uferschutzbauten ausgeführt, welche subventionsberechtigt sind. Für Reparaturen bestehender Flussbauten wurden zirka Fr. 2000. — verausgabt.

Bei km 24.260 und km 24.350 der Nordrampe mussten verschiedene Felspartien untermauert werden.

Im Aufnahmsgebäude Goppenstein wurde eine Waschküche mit Badeeinrichtung eingebaut.

Im Hohtenntunnel musste das Gewölbe unter dem Bächigraben mit Zementmörtelmauerwerk und Sikazusatz abgedichtet und verstärkt werden.

Auf Station Hohtenn wurde eine kleine Viehverladerampe erstellt.

Es hat sich als notwendig erwiesen, die Station Lalden an das eidgenössische Telephonnetz anzuschliessen.

Bei km 70.550 wurde die Bahnlinie durch eine hölzerne Steinschlaggalerie gesichert und die Halde oberhalb dieser Stelle durch Entwässerungskanäle trocken gelegt; das Gebiet ist in das Verbauungsprojekt IV einbezogen worden.

Unter der Aufsicht unseres Delegierten für Schutzbauten, Herrn *a. Nationalrat Bühler in Frutigen,* gelangten überdies noch folgende wichtigere Arbeiten zur Ausführung:

Zur Ergänzung der Verbauungen auf Faldumalp obenher Goppenstein wurde mit der Erstellung weiterer 12 grosser Fangmauern begonnen; ferner wurde die Wiederherstellung einiger älterer defekter Fangmauern und Terrassen angeordnet. Eine umfassende Erweiterung dieser sehr wichtigen Lawinenverbauung, die vom Bund subventioniert wird, ist in Aussicht genommen.

Bei km 50.300, wo die Bahnlinie am 3. April 1928 durch einen Steinschlag beschädigt worden war, mussten im darüberliegenden Couloir drei starke Fangmauern erstellt und die beschädigten Steinschlagbarrieren durch stärkere ersetzt werden, was rund Fr. 27,000.— kostete.

Nachdem im Laufe des Frühjahrs 1928 die Verbauungsarbeiten in der Sektion I Lalden-Brig beendet waren, wurden im Herbst 1928 die Arbeiten in den Sektionen II, III und IV in Angriff genommen; umfassende Verbauungsarbeiten wurden namentlich zwischen km 70,400 und 70,750 ausgeführt. Der definitive Kostenvoranschlag für das Verbauungs- und Aufforstungsprojekt in den Sektionen Ia, II, III und IV stellt sich, nachdem die Sektion IV bedeutend erweitert wurde, nun auf Fr. 180,000. —, an welche Kosten der übliche Bundesbeitrag nachgesucht und in Aussicht gestellt worden ist. Sind einmal auch diese Sektionen verbaut und aufgeforstet, so wird die Bahn auf diesem Teilstücke nach menschlichem Ermessen als hinreichend gesichert angesehen werden können. Das ganze Verbauungsgebiet Lalden-Brig, welches durch Erstellung einer starken Umzäunung vor jedem Weidgang geschützt ist, wird in den nächsten Jahren in rationeller Weise aufgeforstet werden.

In der Mittelpartie des Bunderbaches wurden zwei neue Sperren aus Zementmörtelmauerwerk erstellt. Die Verbauungs- und Aufforstungsarbeiten im Einzugsgebiete des Bunderbaches machen gute Fortschritte; ein Nachtragsprojekt mit einem Kostenvoranschlag von Fr. 80,000. — wurde von Bund und Staat subventioniert.

C. Münster-Lengnau.

Nachdem die Elektrifikationsarbeiten dieser Linie programmgemäss vollendet waren, konnte der elektrische Betrieb mit dem Fahrplanwechsel am 15. Mai 1928 aufgenommen und die bisherigen Ventilationsanlagen ausser Betrieb gesetzt werden, wodurch sich die jährlichen Betriebsausgaben gegenüber den Vorjahren namhaft reduzieren.

D. Dampfschiffhafen Thun.

Bezüglich des Landerwerbes wurden im Mai 1928 die letzten 2 Kaufverträge mit den S. B. B. und der Gemeinde Thun abgeschlossen.

Als hängige Expropriationsgeschäfte sind zu erwähnen die wegen angeblichem Eindringen von Wasser geltend gemachten Entschädigungsansprüche, welche der Eidgenössischen Schätzungskommission zur Prüfung und zum Entscheid unterbreitet worden sind.

Der Bauabrechnungsprozess mit der Bauunternehmung dauert weiter. Ein erster schiedsgerichtlicher Termin fand am 9. Februar 1929 statt.

Die Erledigung ist einem aus den Herren Bundesrichtern Merz, Honegger und Kirchhofe gebildeten Schiedsgerichte übertragen.

E. Abrechnung über erledigte Bauobjekte pro 1928.

A. Strecke Scherzligen-Bönigen.

Bezeichnung der Objekte	Total der Ausgaben	Abschreibungen u. Rückerstattungen	Auf Baukonto
I. Allgemeine Kosten und	Fr.	Fr.	Fr.
II. Bahnanlage und feste Einrichtungen.			
1. Geleiseumbauten auf der Strecke Gwatt-Spiez: Mehrwert der stärkeren gegenüber den leichteren ausgebauten Schienen und Befestigungsmitteln, Betreffnisse pro 1917, 1918, 1920, 1922 und 1924	111,181. —	—	111,181. —
2. Errichtung der Haltestellen:			
Gwattstutz-Strättligen	7,443. 60	4,100. —	3,343. 60
Kumm	6,686. 55	3,612. 50	3,074. 05
Spiezmoos-Nord	7,347. 95	4,287. 50	3,060. 45
3. Auswechslung von Hauptschaltern im Unterwerk Spiez:			
Schalterfeld «Interlaken» (Einbau eines «Maier»-Schalters)	7,863. 05	1,100. —	6,763. 05
Schalterfeld «Thun» (Einbau eines Schalters System Sprecher & Schuh)	3,526. 25	1,100. —	2,426. 25
Schalterfeld «Reserve» (Einbau eines Schalters System Sprecher & Schuh)	3,527. 70	1,100. —	2,427. 70
4. Elektrische Signal- und Weichenbeleuchtung der Stationen:			
Leissigen	6,239. 05	37. 50	6,201. 55
Därligen	7,040. 80	26. 25	7,014. 55
5. Erstellen des Abstellgeleises Nr. 14 in Interlaken-Ost	17,682. 20	925. 20	16,757. —
6. Verbesserung der Beleuchtung der Geleise Nr. 11—14 in Interlaken-Ost	768. 15	—	768. 15
7. Verlängerung der Perrons III und IV in Interlaken-Ost	3,808. 35	—	3,808. 35
8. Anstrich des Perrondaches IV in Interlaken-Ost	720. 40	—	720. 40
9. Pflästerung des Perrons vor dem Aufnahmsgebäude Bönigen	1,077. 50	—	1,077. 50
10. Anteil des Baukontos an die Kosten des Ersatzes von hölzernen Leitungsmasten durch Differdinger (B.-Masten)	1,098. 90	—	1,098. 90
11. Beseitigung der Weiche Nr. 19 in Interlaken-Ost und Einlegen eines Schienenstückes an Stelle der ausgehobenen Weiche	747. 85	3,000. —	—2,252. 15
12. Erlös aus Landverkäufen	—	2,987. —	—2,987. —
13. Uebertrag auf Konto «Entbehrliche Liegenschaften» der Gestehungskosten des Wohnhauses Leissigen	—	35,452. 70	—35,452. 70
Total I und II	186,759. 30	57,728. 65	129,030. 65

Bezeichnung der Objekte	Total der Ausgaben Fr.	Abschreibungen u. Rückerstattungen Fr.	Auf Baukonto Fr.
III. Rollmaterial.			
14. Dampflokomotiven:			
Ankauf der Dampflokomotive B. S. B. Ed 3/4 Nr. 51	10,000.	—	10,000. —
15. Personenwagen:			
Uebertrag ab Baukonto «Frutigen-Brig» der Kosten für die Einrichtung der 1000 Volt Heizung in den Personenwagen C 4 ü Nrn. 861—869	32,888. 90		32,888. 90
16. Gepäckwagen:			
a) Uebertrag ab Baukonto «Frutigen-Brig» der Kosten für die Einrichtung der 1000 Volt Heizung in den Gepäckwagen Fü Nrn. 941—944	7,840. 40	—	7,840. 40
b) Abschreibung des Inventarwertes des verkauften (beschädigten) Gepäckwagens F Nr. 909	—	8,960. 35	— 8,960. 35
Total III	50,729. 30	8,960. 35	41,768. 95
IV. Mobiliar und Gerätschaften.			
17. Neuanschaffungen und Abschreibungen	339. —	1,027. 95	— 688. 95
V. Hilfsbetriebe.			
Werkstätte Bönigen:			
18. Erstellung der Zuleitung für den elektrischen Schweissapparat	636. 90	·	636. 90
19. Neuanschaffungen von Mobiliar u. Gerätschaften	1,664. 85	—	1,664. 85
Total V	2,301. 75	—	2,301. 75
Gesamttotal Scherzligen-Bönigen	240,129. 35	67,716. 95	172,412. 40

B. Strecke Spiez-Frutigen.

Bezeichnung der Objekte	Total der Ausgaben Fr.	Abschreibungen u. Rückerstattungen Fr.	Auf Baukonto Fr.
I. Allgemeine Kosten und			
II. Bahnanlage und feste Einrichtungen.			
1. Ergänzungsarbeiten an der Kanderkorrektion zwischen km 8.225 und 14.180	18,089. 15	11,761. 20	6,327. 95
2. Erlös aus Landverkäufen	—	15,645. —	— 15,645. —
Total I und II	18,089. 15	27,406. 20	— 9,317. 05
III. Rollmaterial.			
3. Elektrische Lokomotiven:			
Abschreibung des Inventarwertes der an die Bern-Neuenburg-Bahn verkauften Lokomotive Ce 6/6 Nr. 121	—	191,320. 17	— 191,320. 17

Bezeichnung der Objekte	Total der Ausgaben	Abschreibungen u. Rückerstattungen	Auf Baukonto
IV. Mobiliar und Gerätschaften.	Fr.	Fr.	Fr.
4. Neuanschaffungen pro 1928:			
Für den Stationsdienst und die Zugsbegleitung	5. 80	—	5. 80
Für den Fahr- und Werkstättedienst	2,746. 85	—	2,746. 85
Total IV	2,752. 65	—	2,752. 65
Gesamttotal Spiez-Frutigen	20,841. 80	218,726. 37	—197,884. 57

C. Strecke Frutigen-Brig.

Bezeichnung der Objekte	Total der Ausgaben	Abschreibungen u. Rückerstattungen	Auf Baukonto
I. Allgemeine Kosten und			
II. Bahnanlage und feste Einrichtungen.			
1. Ausgaben für Vollendungsbauten Frutigen-Brig: Erwerb von Grund und Rechten	4,441. 25	205. 75	4,235. 50
2. Aufforstungen und Verbauungen im Bundergraben	29,452. 95	515. 80	28,937. 15
3. Aufforstungen und Verbauungen Südrampe (inkl. Fr. 4,563. 05 für die Lawinenverbauung auf Faldumalp)	5,556. 15	—	5,556. 15
4. Stützpfeiler bei km 24.255/24.259, Nordrampe	1,067. 45	—	1,067. 45
5. Sicherung gegen Felssturz bei km 24.350, Nordrampe	1,100. 25	—	1,100. 25
6. Schutzbauten bei km 50.300	24,860. 65	—	24,860. 65
7. Einbau einer Waschküche und eines Bades im Treppenhaus d. Aufnahmsgebäudes Goppenstein	2,386. —	267. 35	2,118. 65
8. Erstellen einer Viehrampe auf Station Hohtenn	963. 50	—	963. 50
9. Anschluss der Station Lalden an das eidg. Telephon	2,869. 60	2. —	2,867. 60
10. Schienenklemmen gegen Schienenwanderung, nach System Winby & Fair, Südrampe . . .	11,568. —	—	11,568. —
11. Bundes- und Kantonsbeitrag an die Kosten pro 1927 der Aufforstung und Verbauung im Bundergraben	—	17,197. 04	—17,197. 04
12. Bundes- und Kantonsbeitrag an die Kosten pro 1927 der Aufforstung und Verbauung im Stockigraben- und Felsenburggebiet	—	3,273. 27	—3,273. 27
13. Erlös aus Landverkäufen	—	5,050. —	—5,050. —
14. Uebertrag auf Konto «Verwaltungsgebäude» des Wertes des Verwaltungsgebäudes an der Genfergasse, Bern	—	786,972. 15	—786,972. 15
15. Abschreibung des Erstellungswertes des «Verwaltungsgebäudes» im Eggenschwand bei Kandersteg, durch Uebertrag:			+32,648. 35*
a) auf Rubrik I a 4 der Baurechnung	32,648. 35*	32,648. 35*	—32,648. 35*
b) auf Konto «Entbehrliche Liegenschaften»	—	40,000. —	— 40,000. —
Total I und II	84,265. 80 32,648. 35*	853,483. 36 32,648. 35*	—769,217. 56

Bezeichnung der Objekte	Total der Ausgaben Fr.	Abschreibungen u. Rückerstattungen Fr.	Auf Baukonto Fr.
III. Rollmaterial.			
16. Elektrische Lokomotiven:			
a) Neuwicklung der Transformerspulen an den Be 5/7 Lokomotiven Nrn. 154, 159, 161 und 162: Nrn. 154, 159 und 161 = je Fr. 8,174. 40; Nr. 162 = Fr. 8,174. 50	47,897. 70	15,200. —	32,697. 70
b) Einrichtung der elektrischen 1000 Volt Heizung in den 6 elektrischen Lokomotiven Be 5/7 Nrn. 158—163, je Fr. 7,597. 95 pro Lokomotive	50,387. 70	4,800. —	45,587. 70
17. Personenwagen: Uebertrag auf Baukonto « Scherzligen-Bönigen » der Kosten für die Einrichtung der elektrischen 1000 Volt Heizung in den Personenwagen C 4ü Nrn. 861—869	—	32,888. 90	—32,888. 90
18. Gepäckwagen:			
a) Einrichtung der elektrischen 1000 Volt Heizung in den Gepäckwagen F 4ü Nrn. 961—963, à Fr. 2,057. — pro Wagen	6,171. —	—	6,171. —
b) Uebertrag auf Baukonto « Scherzligen-Bönigen » der Kosten für die Einrichtung der 1000 Volt Heizung in den Gepäckwagen Fü Nrn. 941—944	—	7,840. 40	—7,840. 40
Total III	104,456. 40	60,729. 30	43,727. 10
IV. Mobiliar und Gerätschaften.			
19. Neuanschaffungen und Abschreibungen im Jahre 1928:			
Für die allgemeine Verwaltung	2,571. 70	990. —	1,581. 70
Für den Unterhalt und die Bewachung der Bahn	370. —	483. 30	— 113. 30
Für den Stationsdienst und die Zugsbegleitung	207. 20	24. —	183. 20
Für den Fahr- und Werkstättedienst	1,201. 85	—	1,201. 85
Total IV	4,350. 75	1,497. 30	2,853. 45
Gesamttotal Frutigen-Brig	193,072. 95 32,648. 35*	915,709. 96 32,648. 35*	—722,637. 01

*) Uebertrag innerhalb der Rubriken der Baurechnung.

D. Strecke Münster-Lengnau.

Bezeichnung der Objekte	Total der Ausgaben Fr.	Abschreibungen u. Rückerstattungen Fr.	Auf Baukonto Fr.
I. Allgemeine Kosten und			
II. Bahnanlage und feste Einrichtungen.			
1. Elektrifizierung der Strecke Münster-Lengnau (Fr. 600. — sind unter Kapitel IV verrechnet)	403,609. 70	14,581. 90	389,027. 80
Uebertrag	403,609. 70	14,581. 90	389,027. 80

Bezeichnung der Objekte	Total der Ausgaben	Abschreibungen u. Rückerstattungen	Auf Baukonto
	Fr.	Fr.	Fr.
Uebertrag	403,609. 70	14,581. 90	389,027. 80
2. Beitrag an die Kosten der Abwasserleitung an der Rebgasse beim Südportal des Grenchenbergtunnels	1,343. 10	—	1,343. 10
3. Kosten des Anschlusses des Restaurant Rosengarten in Grenchen an die Ortswasserversorgung	792. 40	—	792. 40
4. Erlös aus Landverkäufen	—	6,120. —	—6,120. —
5. Abschreibung des Erstellungswertes der aufgehobenen Ventilationsanlage in Grenchen	—	44,886. 30	—44,886. 30
Total I und II	405,745. 20	65,588. 20	340,157. —
III. Mobiliar und Gerätschaften.			
6. Neuanschaffungen im Jahre 1928:			
Für den Unterhalt und die Bewachung der Bahn	710. 50	—	710. 50
Für den Stationsdienst und die Zugsbegleitung	35. 50	—	35. 50
Total III	746. —	—	746. —
IV. Hilfsbetriebe.			
7. Kraft- und Pumpwerk Grenchen: Mobiliar und Gerätschaften: Abschreibung pro 1928	—	195. 50	—195. 50
Gesamttotal Münster-Lengnau	406,491. 20	65,783. 70	340,707. 50

Rekapitulation.

	Total der Ausgaben	Abschreibungen u. Rückerstattungen	Auf Baukonto
A. Strecke Scherzligen-Bönigen	240,129. 35	67,716. 95	172,412. 40
B. » Spiez-Frutigen	20,841. 80	218,726. 37	—197,884. 57
C. » Frutigen-Brig	193,072. 95	915,709. 96	—722,637. 01
D. » Münster-Lengnau	406,491. 20	65,783. 70	340,707. 50
Zusammen	860,535.30	1,267,936.98	—407,401.68

III. Bahnunterhalt und Betrieb.

1. Bahnunterhalt.

Neben den ordentlichen und laufenden Unterhaltungsarbeiten an der ganzen Bahnanlage seien die zu Lasten des Erneuerungsfonds fallenden Aufwendungen für die *Erneuerung des Oberbaues* nachstehend besonders angeführt:

Strecken Thun-Bönigen und Spiez-Brig.

	1927 Fr.	1928 Fr.
Schienen und Befestigungsmittel	96,840. 27	76,062. 75
Schwellen-, Weichen- und Brückenhölzer	34,816. 08	21,438. 55
Weichen, Kreuzungen und deren Bestandteile	1,477. 45	6,758. 85
	133,133. 80	104,260. 15
Hierzu: 10 % für Arbeitslöhne	13,313. 38	10,426. —
	146,447. 18	114,686. 15
Hiervon ab: Wert des gewonnenen Altmaterials	41,030. —	19,102. 20
Effektive Belastung des Erneuerungsfonds	105,417. 18	95,583. 95

Für die Materialauswechslungen waren erforderlich:	1927 Stück	1928 Stück
Schienen, diverse Längen und Profile, neue	375	111
» » » » » gebrauchte	226	202
Buchenschwellen, neue	2037	1293
» gebrauchte	32	15
Eichenschwellen, neue	5	10
» gebrauchte	65	—

Die Minderausgaben pro 1928 gegenüber dem Vorjahr rühren zur Hauptsache davon her, dass pro 1928 im Lötschbergtunnel kein Schienenumbau stattgefunden hat.

Strecke Münster-Lengnau.

	1927 Fr.	1928 Fr.
Schienen und Befestigungsmittel	35,286. 50	7,443. 15
Schwellen, Weichen- und Brückenhölzer	151. 70	5,237. 50
Weichenbestandteile	—. —	880. —
	35,438. 20	13,560. 65
Hierzu: 10 % für Arbeitslöhne	3,543. 80	1,356. 05
	38,982. —	14,916. 70
Hiervon ab: Wert des gewonnenen Altmaterials	17,680. —	2,189. 30
Effektive Belastung des Erneuerungsfonds	21,302. —	12,727. 40

Für die Materialauswechslungen waren erforderlich:	1927 Stück	1928 Stück
Schienen, diverse Längen, neue	210	15
» » » gebrauchte	14	—
Buchenschwellen, neue	2	330
» gebrauchte	6	22

Während pro 1927 im Grenchenbergtunnel 1530 m Geleise umgebaut wurden, fiel pro 1928 ein Umbau ganz weg. Von daher erklären sich die Minderausgaben pro 1928 gegenüber dem Vorjahr.

Der Stand der mit neuen Schienen umgebauten Strecken in den grossen Tunnels hat sich im Berichtsjahre gegenüber dem Vorjahre nicht verändert, d. h. es sind per Ende 1928 umgebaut:

Im Lötschbergtunnel 8702 m oder zirka 30 % der beiden Tunnelgeleise;
im Grenchenbergtunnel 7688 m oder zirka 90 % der Tunnelstrecke.

Eine im Lötschbergtunnel durchgeführte Schienenmessung hat jedoch ergeben, dass mit weiteren Schienenerneuerungen nicht mehr allzulange zugewartet werden kann. Und auch im Grenchenbergtunnel muss mit einer baldigen Auswechslung der noch restierenden zirka 10 % Schienen erster Legung gerechnet werden.

Vorsorglicherweise und mit Rücksicht auf die steigende Tendenz der Schienenpreise sind denn auch bereits 450 Tonnen Stuhlschienen à 18 m Länge für den Lötschbergtunnel und 100 Tonnen Vignolschienen S. B. B. II à 15 m Länge für den Grenchenbergtunnel zur Lieferung in Auftrag gegeben worden.

Verschiedenes: Besonderer Erwähnung wert sind die beiden Entwürfe vom März und November 1928 zu einer bundesrätlichen Verordnung betreffend den Abschluss und die Signalisierung der Niveaukreuzungen der Eisenbahnen mit öffentlichen Strassen und Wegen.

Nach dieser Verordnung würden den Schweizerischen Bahnen bedeutende Leistungen auferlegt, die namentlich von den Privatbahnen als schwere Last empfunden werden müssten. Der Verband Schweizerischer Transportanstalten, welchem auch unsere Verwaltung angehört, hat denn auch bereits gegen die neue Verordnung Stellung genommen. Die endgültige Beordnung dieser wichtigen Angelegenheit fällt nicht mehr ins Berichtsjahr.

Im Herbst 1928 wurde der Steinbruch bei km 17.2 in Leissigen und das dazu gehörige Industriegeleise von einem Privatunternehmen wieder in Betrieb genommen.

2. Betrieb.

Der Fahrplan vom 15. Mai 1927 ist am 15. Mai 1928 durch einen neuen, wiederum für ein Jahr gültigen Fahrplan ersetzt worden. Zu demselben sind folgende Ausführungen anzubringen:

I. Internationale Verbindungen.

a. Fahrplan.

Die schon seit Jahren angestrebte und für die B. L. S. lebenswichtige Verbindung zwischen den am frühen Morgen in Basel eintreffenden Nachtschnellzügen aus Deutschland, Holland und Belgien und unserm Zug 138 nach dem Oberland, Wallis und Italien wurde von den S. B. B. erstmals für die Zeit vom 15. Mai bis 31. Oktober 1928 zugestanden. Die Art und Weise aber, wie dies geschehen ist, veranlassen uns, die nähern Vorgänge hier festzuhalten. Durch die Herstellung des Anschlusses an Zug 138 hätte der Reisende von Basel und weiterher in III. Klasse Mailand um 1¾ Stunden früher erreichen können als via Gotthard und im Verkehr mit Genua wäre die Verbindung via Lötschberg-Simplon derjenigen über den Gotthard in allen drei Klassen überlegen gewesen. Nachdem die Begehren auf Einführung der fraglichen Verbindung von verschiedenen Seiten Unterstützung fanden und immer dringlicher wurden, konnte der jahrelange Widerstand gegen die ganz selbstverständliche Verkehrsverbesserung nicht wohl mehr aufrecht erhalten werden. Nun wurde von den S. B. B. das Prinzip der Parität in den Vordergrund gestellt, gemäss welchem die über die B. L. S.-Route mögliche Verbesserung der Reiseverbindungen gleichzeitig auch über die Gotthard-Route geboten werden müsse. Von einer Parität zu Gunsten des Lötschberg mit den vorzüglichen Verbindungen des Gotthard war allerdings weder in diesem Zusammenhange noch sonst je

die Rede. Die S. B. B. schufen nun mit dem neuen Zuge Basel-Olten-Bern eine ganz neue mit allen drei Klassen ausgerüstete Konkurrenzverbindung Basel-Chiasso-Mailand. Der Fahrplan der beiden Parallelverbindungen war folgender:

		Zug 138 via B.L.S.		via Gotthard
Basel	ab		6.35	
Olten	an		7.11	
Olten	ab	7.20		7.15
Bern	an	8.31		
Bern	ab	8.45		
Mailand	an	14.55		14.15

Lediglich um den Fahrplan via Gotthard zu ermöglichen und um die Strecke Basel-Olten in beiden Richtungen mit *einem* Zuge bedienen zu können, musste der Abgang in Basel auf 6.35 festgesetzt werden. Für die Verbindung Basel-Bern ergab sich dadurch in ganz unnötiger Weise eine um mindestens 15 Minuten zu frühe Abfahrt. Die Umschlagszeit vom deutschen Schnellzug D 44 von Berlin und Hamburg (Basel S. B. B. an 6.23) musste damit auf 12 Minuten heruntergedrückt und mangels der nötigen Umschlagszeit auch auf einen Wagenübergang aus diesem auf den Bernerzug verzichtet werden. Ausserdem ergab sich infolge der zu frühen Abfahrt in Basel ein Plus an Fahrzeit zwischen Olten und Bern, weil hier die Einfahrt vor 8.31 fahrplantechnisch nicht möglich war. Um dieses Zuviel an Zeit zu verlieren wurden 3 Zwischenhalte eingeschaltet, ohne dass solche verlangt worden wären oder verkehrstechnisch einem dringenden Bedürfnis entsprochen hätten. Bei dieser Sachlage konnte die Verbindung nicht befriedigen und höchstens als Provisorium gewertet werden. Unsere Bemühungen werden fortgesetzt um zu erreichen:

a) die ganzjährige Führung des Zuges Basel-Bern und
b) die spätere Abfahrt in Basel zwecks Ermöglichung des Wagenüberganges aus den deutschen Nachtschnellzügen nach dem Oberland und Italien.

Diese Begehren werden umso dringender, als durch die im November 1928 erfolgte Eröffnung der neuen Linie (Turin)-San Dalmazzo di Tenda-Breil-Nizza und Ventimiglia durch die Züge 304/138 Basel-Bern-Lötschberg die kürzeste und schnellste Verbindung zwischen Deutschland und Basel nach der französischen Riviera geboten werden kann, d. h. beispielsweise eine Verbindung Berlin-Nizza mit nur einmaliger Nachtfahrt.

Die zweite angestrebte Verbindung Basel-Bern an unsern Nachtzug 132 Bern-Mailand konnte wieder nicht verwirklicht werden, indem die Deutsche Reichsbahn ihren Anschlusszug FD 164 nicht frühzeitig genug nach Basel bringen konnte.

Die durch Zug 131 Brig-Bern (-Paris) gebotene Verbindung ist verbessert worden. Durch die Beschleunigung der Züge 431/1759/1668 Bern-Delle konnte in Belfort der Anschluss an den um 50 Minuten vorgerückten Zug 32 Basel-Belfort-Paris erreicht werden. Paris an 16.40 statt 17.30. Vom 30. Juni bis 10. September ist auch auf der Strecke Delsberg-Delle-Belfort an Stelle des Personenzuges 1668 ein Schnellzug geführt worden, wodurch in Belfort die Verbindung mit Zug U Tagesverbindung Basel-Boulogne-(London), geschaffen wurde.

Personenzug 1909 (Brig ab 9.25, Spiez an 11.10) ist für die Dauer der Hochsaison (1. Juli bis 10. September) als Zug 133 auf Brig ab 8.58, Spiez an 10.27 vorgerückt, auf der Strecke Kandersteg-Spiez als Schnellzug geführt und mit Saison-Schnellzug 233 Interlaken-Delle-Paris zusammengeschlossen worden. Aus dieser Kombination ergab sich eine neue

wertvolle Verbindung Zermatt-Brig-Kandersteg-Paris, Zermatt ab 6.45, Paris an 20.40; ausserdem eine neue Verbindung mit dem neuen Schnellzug 9 (Bern ab 11.25) nach Basel und Zürich. Anderseits erwuchs der B. L. S. eine Mehrleistung, indem Zug 1909 auf der Strecke Kandersteg-Spiez während der Hochsaison neben Zug 133 beibehalten werden musste. Die neue Zugslage hat vermehrten Verkehr angezogen.

In der Richtung Frankreich-Schweiz-Italien ist während der Dauer der französischen Sommerzeit die schon längst begehrte Tagesverbindung Paris-Mailand, die vor dem Kriege bestanden hat, mit Zug 148 eingeführt worden: Paris ab 7.30, Delle 13.12/33, Bern 16.08/56, Brig an 19.35, woselbst Anschluss an den um 19.52 abgehenden Zug 48 Paris-Vallorbe-Lausanne-Mailand (an 23.25) vermittelt wurde. Auf der Strecke Kandersteg-Brig hat der Zug auch alle Zwischenstationen bedient an Stelle des Zuges 1918, der auf die Strecke Spiez-Kandersteg beschränkt blieb. Der lange Aufenthalt des Zuges in Bern (16.08—16.56) und die vereinigte Führung desselben zwischen Bern und Thun mit dem alle Stationen bedienenden Zug 1716 hat den Wert dieser Verbindung stark beeinträchtigt.

Die bisherige Saisonverbindung Paris-Interlaken (Paris ab 8.45, Bern an 18.00), ist später gelegt und etwas beschleunigt worden auf Paris ab 10.45, Bern an 19.42. Daselbst ist sie mit Saisonschnellzug 348 (Paris-)Neuchâtel-Bern-Interlaken (Bern ab 19.57 via Belp) zusammengeschlossen worden, Interlaken an 21.20.

b. Direkte Personenwagenkurse.

Der auf die Zeit vom 1. Juli bis 10. September beschränkt gewesene Kurswagen I./II. Klasse Calais-Interlaken-Calais ist versuchsweise ausgedehnt worden; er verkehrte zweimal wöchentlich Calais-Interlaken-Boulogne auch in der Zeit vom 6.—30. Juni und 12.—30. September mit befriedigendem Erfolg.

Die direkten Wagen des Zuges 131, deren Lauf bisher in Bern endigte, sind ausgedehnt worden, und zwar der I./II. Kl.-Wagen auf Rom-Paris und der III. Kl.-Wagen auf Mailand-Belfort.

Der neue Saisonzug 148 ist mit durchgehenden Wagen I./II. Klasse Paris-Mailand und III. Klasse Belfort-Mailand ausgerüstet worden.

Sodann verkehrte ein neuer Wagenkurs Ostende-Mailand-Ostende I./II. Klasse in Zügen 144—137 vom 15. Mai bis 30. September.

Ein weiterer neuer Wagen I./II. Klasse verkehrte Bern-Nizza-Bern in Zügen 138—131 vom 4. November an; während der Verkehrsdauer des Zuges 304 Basel-Bern wird dieser Wagen ab und bis Basel durchgeführt werden.

Der erstmals im Winter 1927/28 geführte Schlafwagen Frankfurt-Interlaken wies befriedigende Frequenz auf und ist alsdann auch während der Sommersaison geführt worden.

Der Schlafwagenkurs Paris-Interlaken via Pontarlier musste wegen ungenügender Benützung fallen gelassen werden.

II. Interner Verkehr.

Durch Früherlegung des Zuges 36 Lausanne-Mailand und Späterlegung des Zuges 33 Brig-Lausanne konnte Zug 1904 (bisher Brig an 8.48 im Sommer und 9.25 im Winter) ganzjährig in einheitlicher Fahrordnung geführt werden (Brig an 8.58), wodurch ihm auch während der Dauer des ganzen Jahres Anschlüsse nach Domodossola-Mailand und Sitten-Lausanne zur Verfügung standen. Die Bedeutung des Zuges 1904 hat dadurch gewonnen.

Die Schnellzüge 131, 144 und 139 sind, der Lage ihrer Anschlusszüge in Thun bzw. Brig folgend, leicht verschoben worden.

Als Folge der Führung des neuen Sommerschnellzuges 148 (Paris)-Thun-Brig war es möglich geworden, den bisherigen Personenzug 516 Spiez-Kandersteg auf die Strecke Spiez-Frutigen zu beschränken.

Als Gegenzug zu Zug 1918, der, wie weiter vorn bemerkt, während der Verkehrsdauer des Zuges 148 auf die Strecke Spiez-Kandersteg beschränkt blieb, verkehrte Zug 529 Kandersteg-Spiez als Sammler unmittelbar vor Schnellzug 143.

Neu aufgenommen wurden die Tramzüge 406/407 Spiez-Mülenen-Spiez vom 1. Juli bis 10. September, zwecks Vermittlung einer günstigen Vormittagsverbindung vom rechten Thunerseeufer nach dem Niesen.

Die bisher während des ganzen Jahres geführten Züge 1702/1707 Spiez-Interlaken Ost-Spiez verkehrten versuchsweise nur noch vom 15. Mai bis 30. September.

Zug 307 Interlaken-Thun musste um ca. 10 Minuten vorgerückt und Zug 233 Interlaken-Thun um ca. 15 Minuten spätergelegt werden.

Der bisherige Saisonschnellzug 308 (Basel-Bern)-Thun-Interlaken wurde, mit Rücksicht auf die neue durch Züge 304/138/1738 Basel-Bern-Interlaken gebotene Verbindung, auf der Strecke (Bern)-Thun-Interlaken fallen gelassen.

Saisonschnellzug 236 Calais-Interlaken wurde auf der Strecke Spiez-Interlaken mit Zug 1740 verschmolzen.

Die beiden letztern Massnahmen haben sich indessen nicht bewährt und es muss auf den Sommer 1929 wieder zum frühern Zustand zurückgekehrt werden.

Einige Lokalzüge erlitten leichte Verschiebungen, bedingt durch veränderte Lage von Schnellzügen und durch Anschlussverhältnisse.

Die Fahrleistungen, inbegriffen diejenigen der Linie Münster-Lengnau, zeigen folgendes Bild:

Gefahrene Zugskilometer:

	Pers.-Züge	Güterzüge	Total
1927	984,158	371,464	1,355,622
1928	982,428	361,415	1,343,843
	— 1,730	— 10,049	— 11,779

Weiter ist zu erwähnen, dass am 15. Mai 1928 auf der *Münster-Lengnau-Bahn* der *elektrische* Betrieb aufgenommen worden ist, welcher sich bis jetzt bestens bewährt hat.

Auf den 14. Mai 1928 (einen Tag vor dem Fahrplanwechsel) ist auch die mit der B. L. S. in engen Betriebs- und Verwaltungsbeziehungen stehende *Bern-Neuenburg-Bahn (Direkte Linie)* zum *elektrischen* Betrieb übergegangen. Auch auf dieser Linie hat sich die neue Betriebsart sehr gut bewährt; damit ist nun die Elektrifikation auf allen zu unserer Betriebsgemeinschaft gehörenden Linien durchgeführt worden.

3. Tarifwesen und Kommerzielles.

a. Allgemeines.

Noch immer wird die Erstellung und Evidenthaltung der internationalen Tarife durch die Unstabilität der internen Tarife der beteiligten Bahnverwaltungen in hohem Masse erschwert.

Am 1. Oktober 1928 ist ein revidiertes internationales Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr (Frachtrecht) in Kraft getreten; beinahe sämtliche europäische Staaten haben sich ihm angeschlossen. Dies gilt auch für das am gleichen Tage in Wirksamkeit

gesetzte internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-, Personen- und Gepäckverkehr. Das letztgenannte Uebereinkommen hat keinen Vorgänger; es bringt erstmals ein einheitliches internationales Transportrecht für den Personen- und Gepäckverkehr.

Im Jahre 1928 wurden, soweit die B. L. S. betreffend, neu herausgegeben 68 Reglemente, Instruktionen und Tarife; dazu kommen 118 Nachträge.

b. Personen- und Gepäckverkehr.

Der *Normaltarif* für den Personen- und Gepäckverkehr hat im Berichtsjahre keine Aenderungen erfahren.

Im Interesse der Hebung des *Gesellschaftsreiseverkehrs* werden seit 1. Januar 1928 im schweizerischen Binnenverkehr Kollektivbillette für Gesellschaften abgegeben, welche sämtliche Teilnehmer oder eine bestimmte Anzahl derselben berechtigen, die Hin- oder die Rückreise *einzeln*, statt in corpore, zurückzulegen. Der Taxzuschlag, welcher von den betreffenden Teilnehmern hiefür zu bezahlen ist, wurde zunächst angesetzt auf 25 % des auf die Strecke mit Einzelreiseberechtigung entfallenden Anteiles aus der Gesellschaftstaxe. Mit Wirkung ab 1. April 1928 erfolgte dann eine Herabsetzung dieses Zuschlages auf 15 %.

Auf 1. April 1928 wurde ein direkter Tarif für Gesellschaftsreisen England-Schweiz und Italien über die neue Route von Tilbury-Dunkerque in Kraft gesetzt.

Der Entwicklung des *Rundreiseverkehrs* in Einzelreise dient der auf 1. Januar 1928 in Wirksamkeit getretene Rundreisetarif Deutschland-Italien via Schweiz und Oesterreich.

Nach vielen Hindernissen technischer und politischer Natur wurde am 31. Oktober 1928 durch die Eröffnung der Teilstrecken San Dalmazzo-Breil-Nizza und Breil-Airole der durchgehende Betrieb der italienisch-französischen *Tendabahn* aufgenommen. Diese bautechnisch und landschaftlich hervorragende Gebirgsbahn durch die Seealpen (Alpes maritimes) führt von (Turin-) Cuneo über Breil nach Nizza; dem Verkehr mit der italienischen Riviera dient die Abzweigung Breil-Ventimiglia. Die neue Route Lötschberg-Simplon-Turin-Tenda bildet für einen grossen Teil der Schweiz und Deutschlands die nach Distanz und Fahrzeit kürzeste Verbindung nach Nizza und der französischen Riviera. Bereits vom 1. November 1928 an kursierte ein direkter Personenwagen I. und II. Klasse Bern-Nizza und vice-versa über die neue Linie (vom 1. März 1929 an ab Basel). Aus Gründen, die hier nicht näher erörtert werden können und die nicht bei unserer Verwaltung liegen, war es uns dagegen nicht möglich, zu erreichen, dass die direkte Personen- und Gepäckabfertigung über die neue Linie im Verkehr aus der Schweiz und durch diese rechtzeitig eingerichtet wurde. Die direkten Personen- und Gepäcktarife über Turin-Breil traten in Kraft: Verkehr Schweiz-italienische Riviera am 1. November 1928, Verkehr Schweiz-französische Riviera am 1. Dezember 1928, Verkehr Deutschland-italienische Riviera am 11. Dezember 1928; in die internationalen zusammenstellbaren Billette wurden die neuen Linien mit Wirkung ab 17. Dezember 1928 aufgenommen. Im Personen- und Gepäckverkehr Deutschland-französische Riviera dürfte die direkte Abfertigung auf 1. Mai 1929 möglich werden. Durch diese und andere Umstände wurde die Entwicklung des Verkehrs Schweiz und Deutschland-italienische und französische Riviera via Lötschberg-Simplon-Turin-Tenda beeinträchtigt. Gleichwohl war dieser Verkehr während der Wintersaison 1928/1929 und der Frühjahrssaison 1929 schon ein ziemlich reger.

Das wachsende Interesse, das Einheimische und Fremde den Strandbädern entgegenbringen, hat uns veranlasst, mit Wirkung ab 27. Juli 1928 besondere Inhaberabonnemente ab Interlaken-Bahnhof für den Besuch der Strandbäder in Därligen und Bönigen einzuführen.

Die erstmals im Winter 1927/28 zur Ausgabe gelangten Sonntagswintersportbillette zu ermässigter Taxe ab Bern und Thun nach dem Kandertal, Simmental und dem engern Oberland hatten anfänglich nur einen mässigen Erfolg aufzuweisen. Dank nicht zuletzt der günstigen Witterung ist dann aber deren Absatz im Winter 1928/29 stark gestiegen, trotzdem auch im Emmental und Jura während längerer Zeit günstige Skisportgelegenheiten zur Verfügung stunden. Die gleiche Erscheinung zeigte sich bei den am 25. Januar 1928 eingeführten Wintersportbilletten Kandersteg-Goppenstein.

An den Herbstsonntagen 1928 (vom 23. September bis und mit 11. November 1928) wurden auf den sämtlichen Bahn- und Schiffstrecken der Betriebsgemeinschaft B. L. S./B. N. (ausgenommen die Brienzerseeschiffahrt) versuchsweise eintägige *Sonntagsretourbillette* zu den gewöhnlichen Taxen für einfache Fahrt ausgegeben. Weil die betreffenden Sonntage fast durchwegs ungünstige Witterung aufzuweisen hatten, lässt das erzielte Ergebnis noch keine endgültigen Schlüsse über die Zweckmässigkeit einer alljährlichen Wiederholung dieser Tarifmassnahme zu. Wir gedenken, nächsten Herbst nochmals einen derartigen Versuch zu machen.

Auf der M. L. B. kommt seit deren Betriebseröffnung der *Abonnementstarif* der S. B. B. (Serien I—III) zur Anwendung. Seit dem 1. April 1928 wird nun auch im direkten Verkehr M. L. B.-S. B. B. und im Verkehr S. B. B.-S. B. B. via M. L. B. dieser Tarif auf Grund der *durchgerechneten* Tarifdistanzen zur Anwendung gebracht, wodurch eine Taxermässigung zugunsten der Abonnenten entstanden ist. Vom gleichen Tage an ist der Einbezug der M. L. B. in die S. B. B.-Abonnemente der Serie IV (Abonnemente für beliebig zusammengestellte Strecken) ebenfalls zulässig.

Seit dem 1. März 1928 gewähren die S. B. B. und die B. L. S. den Besuchern *grosser ausländischer Messen*, z. B. der Leipziger Messe und der Mailänder Messe, 25 % Rabatt auf den gewöhnlichen Fahrpreisen für einfache Fahrt, sofern das betreffende Land der Basler Mustermesse und dem Comptoir in Lausanne Gegenrecht hält.

Im Inlande wurden die Billette einfacher Fahrt von den schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen zur Hin- und Rückfahrt gültig erklärt für die Teilnehmer bzw. Besucher folgender Veranstaltungen des Jahres 1928: Olympische Winterspiele in St. Moritz, Automobilausstellung in Genf, Mustermesse in Basel, eidgenössisches Sängerfest in Lausanne, eidgenössisches Turnfest in Luzern, «Saffa» in Bern, Comptoir Suisse in Lausanne. Den Besuchern der «Saffa» haben die B. L. S. und andere Privatbahnen des Berner Oberlandes und des Oberwallis ausserdem spezielle Taxermässigungen für Ausflüge ab Bern gewährt; es wurde davon ziemlich reger Gebrauch gemacht.

Seit dem 19. Juli 1928 sind die schweizerischen Bahnstationen ermächtigt, einfache und Retourbillette auch ab andern als der eigenen Station auszugeben, sofern damit dem Reisenden das Lösen eines neuen Billettes unterwegs erspart werden kann.

Einem aus Handelskreisen wiederholt geäusserten Wunsche nachkommend haben die schweizerischen Bahn- und Dampfschiffunternehmungen mit Wirkung ab 1. Dezember 1928 die Belastung von *Expressgutsendungen* mit *Nachnahme* als zulässig erklärt.

Die Zahl der in- und ausländischen Reisebureaux, welche zum Verkauf von eigenen Streckenfahrscheinen (sogenannte Reiseunternehmerfahrscheinen) auf die schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffstrecken ermächtigt sind, hat im Berichtsjahre neuerdings zugenommen.

Auch im Jahre 1928 haben wir wieder eine Anzahl von *Extrazügen (Vergnügungszügen) zu ermässigten Fahrpreisen* veranstaltet, worunter ein Zug nach dem Langensee. Seither wurde uns die Ausführung von Zügen nach Oberitalien und dem Tessin verun-

möglicht durch die Abschaffung der Kollektivpässe seitens der italienischen Polizeibehörden. Von den seitens der S. B. B. veranstalteten Extrazügen haben mehrere in unser Verkehrsgebiet geführt oder unsere Linien transitiert.

Ueber die *Entwicklung des Personenverkehrs* lässt sich folgendes sagen:

Der Verkehr aus der *Schweiz* nach *Italien* wird durch die letzten Herbst italienischerseits erfolgte Aufhebung der Touristenkarten beeinträchtigt, noch mehr der Verkehr Schweiz-Tessin via Lötschberg-Centovalli durch die Rücknahme der frühern Vorschrift, wonach das durchgehende Billet als Ausweis für den Grenzübertritt anerkannt wurde. Im Zeitpunkte der Abfassung dieses Berichtes war es noch nicht gelungen, die italienischen Polizeibehörden zum Widerruf oder zur Milderung dieser verkehrserschwerenden Massnahmen zu veranlassen. In aufsteigender Linie bewegte sich der *internationale Transitverkehr* via B. L. S., wenn auch dermalen Frankreich eine verhältnismässig bescheidene Zahl Italienbesucher stellt. Der bereits erwähnte neue Verkehr über die Tendabahn könnte zweifelsohne erheblich vermehrt werden, falls direkte Personenwagen Deutschland-Nizza via Basel-Bern-Turin-Breil geführt würden. Der internationale *Touristenverkehr nach dem Berner Oberlande* und dem *Oberwallis* hat im Berichtsjahre — nicht zuletzt dank der prachtvollen Witterung der Monate Juli und August — eine beträchtliche Zunahme erfahren. Auch der *innerschweizerische Touristenverkehr* hat sich vermehrt; immerhin leidet er nach wie vor unter der Autokonkurrenz, wobei die Tourenwagen vor allem Reisende der II. Wagenklasse und die Autocars Ausflügler mit längern Fahrstrecken wegnehmen.

c. Güter- und Tierverkehr.

Die abwartende Haltung der S. B. B. bezüglich des in unserm Geschäftsberichte pro 1927 erwähnten Taxabbaues im *Güterverkehr* hat erst zu Beginn des Winters 1928 der Auffassung Platz gemacht, dass — trotz der zunehmenden Tätigkeit der «Sesa» — mit dieser Massnahme nun doch nicht länger zugewartet werden könne. Ueber den daherigen, zustimmenden Beschluss der kommerziellen Konferenz schweizerischer Transportanstalten vom 24. Januar 1929 und dessen Durchführung, in Aussicht genommen auf 1. August 1929, wird in unserm nächstjährigen Geschäftsberichte einlässlicher die Rede sein. Für heute sei lediglich bemerkt, dass der beschlossene Taxabbau sich in der Hauptsache auf diejenigen Distanzen und Tarifklassen beschränkt, die von der Autokonkurrenz am meisten betroffen sind. Bis zur Inkraftsetzung der neuen, ermässigten Taxen bemüht sich die «Sesa» weiterhin, durch den Abschluss von sogenannten Tarifvereinbarungen gefährdete Transporte der Eisenbahn zu erhalten und verlorene zurückzugewinnen. Auf Grund solcher Vereinbarungen wurden von den schweizerischen Eisenbahnen im Jahre 1928 insgesamt 977,771 Tonnen Güter befördert und an Nettofrachten Fr. 14,047,013. 40 vereinnahmt. Am Ende des Berichtsjahres bestanden 948 Tarifvereinbarungen in Kraft. Die Privatbahnen waren an der Nettofrachtsumme mit Fr. 935,953. 40 = 6,66 % beteiligt. Dabei ist aber zu bedenken, dass die Privatbahnen ermächtigt sind, für ihren internen Verkehr Frachtnachlässe aus Autokonkurrenzgründen direkt, also ohne Vermittlung der «Sesa», zu gewähren; die in dieser Weise geretteten Frachteinnahmen sind in den obigen Zahlen nicht inbegriffen. Die von der «Sesa» zugestandene Frachtermässigung beträgt im Jahre 1928 durchschnittlich 23,47 %.

Wir haben schon früher darauf hingewiesen, dass die Autokonkurrenz sich in Ansehung der Holztransporte aus dem Simmental besonders drückend gestaltet, solches deswegen, weil die von Bern und Thun beladen nach dem Simmental fahrenden Lastautos auf dem Rückwege Bau- und Brennholz zu sehr billigen Frachtsätzen mitnehmen können und weil anderseits die B. L. S., S. E. B. und E. Z. B. durch ihre Rentabilitätsverhältnisse gezwungen sind,

bei der Anwendung der schweizerischen Gütertarifschemas einen Distanzzuschlag in Anwendung zu bringen. In diesem Konkurrenzkampfe hat sich namentlich das Fehlen von 5 *Tonnen*-Sätzen im schweizerischen Ausnahmetarif für Holz als nachteilig erwiesen. Auf wiederholtes Begehren unserseits sollen nun auf 1. August 1929, anlässlich des weiter oben erwähnten Tarifabbaues, solche Frachtsätze eingeführt werden.

Als *partiellen* Tarifabbau im Güter- und Tierverkehr qualifizieren sich folgende, von den schweizerischen Reformtarifbahnen gemeinsam zugestandene Tarifermässigungen temporärer Natur: vom 15. Februar bis 30. April 1928 für Weine schweizerischer Herkunft; vom 1. Juni bis 31. Dezember 1928 für frische Beeren, frische Feld- und Gartengewächse und frisches Obst bei Aufgabe in Eilfracht; vom 1. August bis 15. September 1928 und dann wieder vom 15. November 1928 bis 28. Februar 1929 für Mineralwasser in Eilfracht; vom 1. September 1928 bis auf weiteres für Ausfuhrzuchtvieh. Im weitern sind für die Herbstmonate 1928 erneuert worden die schon in frühern Jahren zugestandenen temporären Tarifermässigungen für frisches Stein- und Kernobst schweizerischer Herkunft in gewöhnlicher Fracht, für einheimische Trauben und Kastanien in Eil- und gewöhnlicher Fracht, für Weinmost, neuen Wein und Obstwein schweizerischer Herkunft in Eil- und gewöhnlicher Fracht, ferner für Zuckerrüben und frische Schnitzel von Zuckerrüben. Auch die Tarifermässigung um 50 % für feldbesichtigte und anerkannte Saatkartoffeln in- und ausländischer Herkunft wurde im Frühjahr 1929 wiederum zugestanden.

Weil noch immer sehr viel Sömmerungsvieh auf dem *Rückwege* aus dem Simmental (im Herbst) die Landstrasse benutzt — wobei die Abkürzung über Brodhüsi eine Rolle spielt — haben die beteiligten Bahnen sich veranlasst gesehen, die in unserm letztjährigen Geschäftsberichte erwähnte Taxermässigung noch zu verstärken. Vom 1. Juni bis 30. November 1928 wurden für Sendungen von Sömmerungsvieh in Wagenladungen der Klassen II, III und IV des Tiertarifs von Gwatt und weiterher, Richtung Thun, nach Oey-Diemtigen und weiter, Richtung Erlenbach i. S., auf dem Hinwege 10 % und auf dem Rückwege 35 % (statt wie bisher 30 %) der auf die B. L. S., S. E. B. und E. Z. B. entfallenden Frachtanteile rückvergütet. Dass die Sömmerungstransporte im Jahre 1928 beträchtlich zugenommen haben gegenüber 1927, darf zu einem guten Teile dieser Tarifmassnahme zugeschrieben werden. Doch ist die Zahl der Sömmerungstiere, welche die Landstrasse benutzen, für den Rückweg immer noch bedeutend grösser als für den Hinweg.

Im Interesse der einheimischen Industrie wurden seitens der S. B. B. und B. L. S. Tarifermässigungen eingeführt: für Salpetersäure ab Visp nach Dübendorf auf 5. März und nach Bern-Hbf. und Bern-Fischermätteli auf 27. August; auf 1. Juni für Asphalt ab Couvet (Régional) und Travers nach verschiedenen schweizerischen Verbrauchsstationen; auf 1. August für feuerfeste Steine ab Lausen nach Visp; auf 10. September für Hochofenschlackensand ab Choindez nach Därligen; auf 20. Dezember für Korbflaschen ab Egerkingen nach Visp.

An einer Reihe weiterer Tarifermässigungen für einzelne Artikel in bestimmten Stationsverbindungen sind wir einzig durch die M. L. B. beteiligt.

Eine auf 1. September durchgeführte Herabsetzung der Sätze des schweizerischen Ausnahmetarifs Nr. 33, für den Export von Eisenlegierungen, kommt nicht zuletzt den Berner elektrochemischen Werken in Oey-Diemtigen zugute.

Auch die Steinbrüche in Bönigen, Leissigen und Ringgenberg mussten unserseits durch Gewährung von Frachtermässigungen unterstützt werden gegen eine Konkurrenz, deren Transporte unsere Linien nicht benutzen. Aus gleichem Grunde haben wir mit Wirkung ab 8. Mai eine Frachtermässigung gewährt für gebrannte Steine nach dem Wallis. Ob durch eine vom 17. Oktober 1928 an gültige Frachtermässigung für Teerschotter ab Thun nach

Iselle transit ein regelmässiger Export dieses Produktes nach Italien herbeigeführt werden kann, bleibt abzuwarten.

Mit Wirkung ab 1. Mai 1928 wurde von den schweizerischen Bahnen die direkte Abfertigung von Gütern im kombinierten Flug-Eisenbahnverkehr eingeführt. Eine praktische Auswirkung von Belang hat diese Einrichtung jedoch bis jetzt für unsere Unternehmung nicht gehabt.

Die äusserst scharfe Konkurrenzierung des schweizerischen Importes und Exportes über Genua durch nördliche Häfen dauert unvermindert fort. Im Berichtsjahre ist sodann die Konkurrenz des Hafens von Marseille bedeutend fühlbarer geworden als bisher; die Ursache liegt in einer beträchtlichen Herabsetzung der Transittaxen durch die französischen Bahnen. Wiewohl diese gegenseitigen Unterbietungen dem schweizerischen Handel Nutzen bringen, wird man sich doch vom Standpunkte der Bahnen aus fragen müssen, wielange es so noch weitergehen kann. Frachtermässigungen, die im Berichtsjahre seitens der italienischen und schweizerischen Bahnen für den Import von spanischen Weinen über Italien gewährt wurden, haben bis jetzt noch keinen nennenswerten Erfolg gezeitigt.

Auf Betreiben ausländischer Bahnen wurde mit Wirkung ab 1. September 1928 im direkten französisch-italienischen Güterverkehr der Instradierungszwang über den kürzesten Weg ersetzt durch die Instradierungsfreiheit. Weil damit die Durchrechnung der verhältnismässig sehr billigen Taxen der französischen Taxschemas bis an die schweizerisch-italienische Grenze auch für Umwegsrouten zugestanden ist, anderseits aber die italienischen Frachtsätze für den Import bedeutend höher sind als die französischen, so ergibt sich aus dieser Massnahme eine beträchtliche Taxermässigung via Basel-Chiasso, indem diese Route einen kürzern italienischen Streckenanteil einschliesst als die Route über Iselle. Die Folge hievon ist eine bedeutende Verkehrsablenkung von der kürzern aber teurern Route über Iselle auf die längere aber billigere Route via Basel-Chiasso. Die über die Wiedergewinnung dieses Verkehrs bzw. über eine anderweitige Schadloshaltung der B. L. S. geführten Verhandlungen waren im Zeitpunkte der Abfassung dieses Berichtes noch nicht abgeschlossen. Zur Erläuterung des Betriebsergebnisses muss übrigens beigefügt werden, dass zufolge der Verminderung des Exportes aus Frankreich nach Italien der französisch-italienische Güterverkehr via B. L. S. schon im II. und III. Quartal 1928 eine Verminderung erfahren hatte.

d. Fahrgeldrückerstattungen.

Wegen Nichtausnützung von Billetten und aus ähnlichen Gründen sind im Berichtsjahre an Taxrückerstattungsbegehren eingegangen	1933	(1927: 1644)
Ferner sind auf Grund des schweizerischen und des internationalen Fahrgeldrückerstattungs-Uebereinkommens von andern Verwaltungen Erstattungsbegehren auf unsere Rechnung erledigt worden, und zwar	2288	(1927: 1748)
Die Zahl der von unsern Stationen selbständig erledigten Fälle beträgt	578	(1927: 583)
Total	4799	(1927: 3975)

e. Frachtrückerstattungen.

Frachtrückerstattungsbegehren wegen unrichtiger Anwendung von Tarifen, Gesuche um nachträgliche Anwendung von Reexpeditions- und Exporttarifen oder um Einhaltung von

Rückvergütungsversprechen (inbegriffen Einhaltung der Parität mit der Auslandskonkurrenz), ferner Verschleppungsregelungen waren insgesamt 7867 zu behandeln (1927: 6860).

4. Reklamationswesen.

An Entschädigungsforderungen aus Zugsverspätungen, sowie wegen Havarien, Verlust, Manko- und Lieferfrist-Ueberschreitungen im Personen-, Gepäck-, Tier- und Güterverkehr aller unserer Transportanstalten, mit Ausnahme der Bern-Neuenburg-Bahn, waren 1171 Fälle (1927: 999) zu behandeln, wovon 16 (12) auf das Dampfschiffunternehmen entfallen.

Aus diesen Reklamationsfällen und aus den von andern Verwaltungen gemäss den bestehenden Abkommen erledigten Forderungen waren an Entschädigungen von unsern Bahnunternehmen Fr. 7,742. 45 (1927: Fr. 11,542. —) und vom Schiffsunternehmen Fr. 67. 78 (1927: Fr. 20. 19) zu bezahlen.

5. Publizitätswesen.

Für die Förderung des Reise- und Ausflugsverkehrs nach dem Berner Oberland und dem Oberwallis, sowie des internationalen Verkehrs über die Lötschbergbahn wurde auch im verflossenen Jahre das Möglichste geleistet durch Auskunfterteilung und Abgabe von Propagandamaterial aller Art an zahlreiche Einzelpersonen, Bahnen, Reise- und Verkehrsbureaux, Gesellschaften und Schulen, durch Insertionen in in- und ausländischen Zeitungen und Zeitschriften, durch Anschlag und Verbreitung von Plakaten und Bildern, Ausleihung und Abgabe von Photos und Klischees zu Illustrationszwecken und durch Beteiligung an Ausstellungen sowie Unterstützung von Vortragsreisenden und Reklamemassnahmen aller Art.

Mit einer grossen Zahl amtlicher und öffentlicher Stellen, Verkehrs- und Reisebureaux des In- und Auslandes konnten im Berichtsjahre wiederum sehr angenehme Beziehungen unterhalten werden. Es sei den leitenden Persönlichkeiten auch an dieser Stelle ihre tatkräftige Unterstützung bestens verdankt.

6. Personalbestand B. L. S. / B. N.

inbegriffen die von der B. L. S. mitbetriebenen Linien und den Dampfschiffbetrieb Thuner- und Brienzersee.

	Bestand des ständigen Personals:			
I. Allgemeine Verwaltung.	auf 31. Dez. 1927		auf 31. Dez. 1928	
Sekretariat, Kanzlei, Registratur und Archiv	6		5	
Hauptkasse	2		2	
Hauptbuchhaltung (inkl. Titel- und Couponsdienst)	5		5	
Verkehrsbureau und Publizitätsdienst (Abrechnungswesen, Verkehrsstatistik, Verwaltung der Drucksachen, Propaganda)	35		35	
Kommerzieller Dienst (Tarifwesen; Fracht- und Fahrgeld-Reklamationsdienst)	13		14	
Abwartpersonal	4		4	
		65		65
Uebertrag		65		65

Uebertrag		65		65
II. Unterhalt und Bewachung der Bahn.				
Zentralbureau in Bern	12		12	
Bahnmeister	6		5	
Bahnmeistergehülfen	2		2	
Vorarbeiter inkl. Stellwerkvorarbeiter	17		16	
Bahnwärter	29		28	
Bahnarbeiter mit Jahresvertrag	63		64	
Ständige Bahnarbeiter im Taglohn (inbegriffen die ständigen Spezialwachen B. L. S.)	66		66	
Barrieren-Wärter und -Wärterinnen	35		35	
		230		228
III. Stationsdienst und Zugsbegleitung.				
Zentralbureau (inbegriffen Telegraphenbureau der Verwaltung)	10		10	
Wagenkontrolle	3		3	
Bahnhofvorstände und deren Stellvertreter	3		4	
Souschefs	2		4	
Stationsvorstände	54		53	
Stationsgehülfen und Lehrlinge	103 **		97 *	
Einnehmer und Kassabeamte	7		9	
Gepäckexpedienten	1		1	
Portier	1		1	
Güterexpedienten	3		3	
Haltestelle-Vorsteherin	1		1	
Vorarbeiter	7		7	
Stellwerk- und Weichenwärter	45		43	
Stationsarbeiter mit Jahresvertrag	40		39	
Stationsarbeiter im Taglohn	5		4	
Zugführer	29		28	
Kondukteure	81		80 §	
Bremser	3		3	
		398		390
IV. Fahr- und Werkstättedienst.				
Zentralbureau	8		7	
Depotchefs (zugleich Werkstättevorstände) und deren Stellvertreter	4		4	
Gehülfen für Depot- und Werkstättedienst	10		10	
Lokomotivführer	60		58	
Heizer und Beimänner	32		31	
Visiteure und deren Gehülfen	10		10	
Lokomotivreiniger	20		19	
Wagenreiniger	25		25	
Handwerksmeister u. Vorarbeiter beim Werkstättedienst	8		9	
Uebertrag	177	693	173	683

* 2 Gehülfen temporär im Auslandsurlaub (Ausbildung in Fremdsprachen).
** 7 » » » » » » »
§ 2 Kondukteure » » » » » »

Uebertrag	177	693	173	683
Fahrdienstschlosser und Elektriker	27		29	
Werkstättearbeiter mit zeitweiliger Verwendung als provisorische Heizer und Beimänner	10		5	
Werkstättearbeiter (Berufsleute [Handwerker] und ausschliesslich für Werkstättedienst)	112		108	
Werkstättearbeiter (Handwerksgehülfen u. Handlanger)	100		95	
	——	426	——	410
V. Dienst bei den Stark- und Schwachstromleitungsanlagen und in den Unterwerken.				
Leitungsaufseher (Techniker) und Gehülfe.	2		2	
Telegraphenaufseher (Techniker)	1		1	
Aufseher elektrischer Anlagen	1		1	
Linienmonteure und Vorarbeiter	16		15	
Leitungsarbeiter	9		12	
	——	29	——	31
VI. Kraft- und Pumpwerk in Grenchen (Ventilationsanlage und Wasserversorgung)		4		1
VII. Dampfschiffbetrieb Thuner- und Brienzersee.				
Zentralbureaux in Bern und Interlaken (inbegriffen Sommeraushülfe im Fahr- und Stationsdienst) . .	5*		5*	
Kapitäne und Kapitän-Stellvertreter	3		3	
Kassiere und Kassieraspiranten	4		3	
Steuermänner und Untersteuermänner	14		15	
Matrosen	16		15	
Maschinisten und Untermaschinisten	10		11	
Heizer	17*		18*	
Stationspersonal (inbegr. Ländter)	11		10	
Werftepersonal mit teilweiser Verwendung im Fahrdienst	16		17	
	——	96	——	97
VIII. Materialverwaltung.				
Materialverwalter	1		1	
Bureaugehülfen	4		4	
Magaziner	4		4	
	——	9	——	9
Totalbestand		1257		1231

* Ein Teil dieses Personals wird beim Kommerziellen Dienst in Bern beschäftigt.

* Hievon 3 Mann je 8 Monate im Werkstättedienst zu Bönigen.

Ferner sind zu erwähnen die jeweils nur vorübergehend beschäftigten

Saisonangestellten:

	Mittlerer Bestand pro 1927		Mittlerer Bestand pro 1928	
1. Bahnunterhaltungsdienst.				
Bahnarbeiter (Kramper)		53		51
2. Schiffsdienst.				
Stationsangestellte	7		7	
Fahrdienstangestellte	4		5	
		11		12
Total Saisonangestellte (mittlerer Bestand)		64		63

IV. Dampfschiffunternehmung Thuner- und Brienzersee.

1. Allgemeines.

Umfang des Betriebes. Auf dem *Thunersee* war das ganze Jahr bedient die Strecke Thun-Bahnhof-Hilterfingen-Oberhofen-Gunten-Spiez-Merligen-Beatenbucht; nur im Sommer wurden befahren die Stationen Thun-Kursaal, Leissigen, Beatushöhlen und Interlaken-Thunersee. Als Neuerung ist zu erwähnen die versuchsweise Durchführung eines Lokal-Motorbootdienstes Thun-Bahnhof - Thun-Kursaal - Schadau - Dürrenast (Seebad) - Oberhofen-Hilterfingen-Schadau-Thun-Bahnhof an Sonntagen der Hochsaison (vom 1. Juli bis zum Bettag). Wir sind damit einem Wunsche des Gemeinderates von Thun nachgekommen, welcher auch die Erstellungskosten der Motorbootstationen Schadau (auf der Aareseite des Schadauparkes) und Dürrenast (im dortigen Hafenbassin) übernommen hat. Wir gedenken, diesen Versuch im kommenden Sommer zu wiederholen.

Auf dem *Brienzersee* beschränkte sich der Jahresbetrieb auf die Strecke Interlaken-Brienzersee-Bönigen-Ringgenberg-Iseltwald; die Stationen Giessbach-Fälle und Brienz-Bahnhof waren nur im Sommer bedient.

Der *Verband schweizerischer Dampfschiffahrts-Unternehmungen* behandelte in einer Verbandskonferenz und in mehreren Kommissions-Sitzungen eine Reihe von Angelegenheiten technischer, betrieblicher und kommerzieller Natur.

Der *Versicherungsverband schweizerischer Dampfschiffahrts-Unternehmungen* ist im Berichtsjahre von grösseren Schäden verschont geblieben.

Ueber den von uns zu den Selbstkosten besorgten Betrieb der *Spiezer Verbindungsbahn* gibt der Geschäftsbericht dieser Unternehmung nähern Aufschluss.

Für die *Drahtseilbahn Thunersee-Beatenberg* besorgten wir, wie bisher, gegen entsprechende Entschädigung die Arbeiten des Kommerziellen Dienstes sowie die Buchhaltung.

2. Tarifwesen.

Die internen Tarife der Dampfschiffunternehmung haben im Berichtsjahre keine Aenderung von Belang erfahren.

3. Schiffsmaterial.

Allgemeines. Die Instandhaltung des Schiffsparkes erfordert alljährlich grosse Aufwendungen, trotzdem unsere Schiffe nicht mehr so grosse Fahrleistungen aufzuweisen haben wie vor dem Kriege; denn abgesehen von der Maschinen- und Kesselanlage sind die Unterhaltungskosten nahezu die gleichen, ob nun ein Schiff konstant im Dienste stehe oder während 8 Monaten des Jahres untätig stationiere.

Thunersee. Den Stapelgang haben bestanden die Schiffe: «Beatus», «Bubenberg», «Helvetia», «Stadt Bern» und «Spiez». Der im Jahre 1856 gebaute Raddampfer «Stadt Thun», das älteste Schiff unserer Flotille, stand schon seit 1924 wegen Reparaturbedürftigkeit ausser Dienst. Weil dessen Wiederinstandstellung unverhältnismässig grosse Aufwendungen erfordert hätte und weil die Bauart der «Stadt Thun» den heutigen Ansprüchen des Publikums nicht mehr genügte, haben wir im Januar 1929 den Verkauf dieses Schiffes auf Abbruch beschlossen; der Abbruch wurde im Februar 1929 durchgeführt. Wenn der Verkehr weiterhin so zunimmt, wie es in den letzten Jahren der Fall war, so wird die Beschaffung eines neuen, grössern Schiffes, als Ersatz für die «Stadt Thun», nur noch um ganz wenige Jahre hinausgeschoben werden können. Unser Benzin-Motorschiff «Gunten», das während des ganzen Jahres zu Lokalkursen auf dem untern Teile des Thunersees verwendet wird und von allen unsern Schiffen die grössten jährlichen Fahrleistungen aufzuweisen hat, muss demnächst mit einem neuen Motor versehen werden, weil der alte ausgelaufen ist. Wir gedenken nun, diesen Anlass zu benutzen, um zum billigeren Dieselmotor-Betrieb überzugehen und gleichzeitig, im Interesse einer Vermehrung der Tragfähigkeit, das Schiff zu verlängern. Weil uns für die Umbauzeit kein billig arbeitendes Ersatzschiff zur Verfügung steht und weil auch aus andern Gründen die Beschaffung eines zweiten Motorbootes für den Thunersee dringend erwünscht war, haben wir im März 1928 von der in Liquidation tretenden Schiffsgesellschaft Aegerisee das noch fast neue Benzin-Motorboot «Morgarten» angekauft und im April 1928 auf den Thunersee überführt. Dieses Fahrzeug wird im Winter 1928/29 von unserm eigenen Personal um 2,78 Meter verlängert und unsern Verhältnissen entsprechend umgebaut. Um dem Schiff eine grössere Fahrgeschwindigkeit zu geben und zugleich dessen Betrieb erheblich zu verbilligen, wird im fernern der Benzinmotor durch einen Dieselmotor von 50 PS ersetzt. Im Winter 1929/30 soll dann der obenerwähnte Umbau des Bootes «Gunten» an die Reihe kommen.

Brienzersee. Auf Stapel gezogen wurden die Schiffe «Brienz», «Lötschberg» und «Iseltwald».

4. Bauliche Anlagen.

Kanal- und Hafenanlage Thun. Im Hinblick auf die Anschaffung eines zweiten Motorbootes für den Thunersee und die daraus sich ergebende Möglichkeit, zwei Schiffe dieser Art gleichzeitig zu verwenden, haben wir im Frühjahr 1928 die Motorbootländte III in Thun-Bahnhof fertig ausgebaut.

Der *Schiffahrtskanal Thunersee-Interlaken* und die *korrigierte Aarestrecke vom Wasserwerk Interlaken bis in den Thunersee* erforderten im Berichtsjahre nur kleinere Uferschutzarbeiten.

Landungsanlagen. Am 1. Juli 1928 wurden die auf Rechnung der Stadt Thun erstellten *Motorbootlandungsstege Schadau* und *Dürrenast (Seebadanstalt)* in Betrieb genommen. Beide sind nur bei mittleren und höhern Sommerwasserständen befahrbar; auch für die Bedienung durch grössere Fahrzeuge (Dampfschiffe) eignen sie sich nicht (vergl. Abschnitt IV, 1). Die westliche Quaimauer des Ländtesporrens in *Brienz-Bahnhof* wurde durch einen betonierten

Aufsatz erhöht, dessen Querschnitt so ausgebildet ist, dass er das Ueberfluten des Ländteplatzes bei Hochwasser durch die Wellenkämme verhindert. An den übrigen Landungsstellen wurde in der Hauptsache nur der laufende Unterhalt durchgeführt, der aber immerhin Jahr für Jahr ziemlich bedeutende Aufwendungen erheischt.

Werften. Abgesehen von grössern Dachreparaturen in der Thunersee-Werfte (Kostenaufwand Fr. 5084. 20) und dem Anbau einer Waschküche an das Wohnhaus auf der Brienzersee-Werfte waren keine Arbeiten erforderlich, die über den gewöhnlichen Unterhalt hinausgehen.

5. Betrieb.

Wie im Vorjahre haben wir für den *Sommer- und den Winterdienst getrennte Fahrplanplakate* herausgegeben. Das Plakat für den Sommer 1928 enthielt je einen Fahrplan für die Vor- und Nachsaison (15. Mai bis 30. Juni sowie 11. bis 30. September) und für die Hochsaison (1. Juli bis 10. September). Im Plakat für den Winterdienst 1928/29 sind enthalten je ein Fahrplan für Herbst und Frühjahr (1. bis 31. Oktober und 1. April bis 14. Mai) und für den eigentlichen Winter (1. November bis 31. März).

Bezüglich der *Fahrleistungen* ist folgendes zu bemerken:

Thunersee. Einem alten Postulat der Hotelerie von Interlaken Rechnung tragend haben wir für die Monate *April* und *Oktober* eine wesentliche Verbesserung der durchgehenden Verbindungen Thun-Interlaken an Werktagen eintreten lassen. Statt einem täglichen Kurspaare sind es nun deren drei, wovon allerdings eines mit Umsteigen in Gunten. Die Mehrkosten sind deswegen nicht sehr beträchtliche, weil der Fahrplan so gestaltet ist, dass der ganze Dienst mit den zwei kleinsten Schiffen (« Spiez » und « Gunten ») durchgeführt werden kann. Der Sommerfahrplan wurde dadurch verbessert, dass das durchgehende Kurspaar 138/1729 auch in der Zeit vom 15. bis 31. Mai und vom 11. bis 30. September täglich, statt nur an Sonntagen, verkehrte. Der unter IV, 1 erwähnte Lokal-Motorbootdienst an Sonntagen vom 1. Juli bis 16. September (Bettag) bestand aus zwei Hin- und Rückfahrten Thun-Dürrenast via Schadau und fünf Rundfahrten Thun-Bahnhof-Thun-Kursaal-Schadau-Dürrenast-Oberhofen-Hilterfingen-Schadau-Thun-Bahnhof bzw. umgekehrt. Bei schöner Witterung war die Frequenz am Nachmittag befriedigend, nicht aber am Vormittag (vgl. Abschnitt V, 2 b). Für diesen Dienst wurden insgesamt 741 Motorboot-Kilometer aufgewendet. Die Verbesserung des Winterfahrplanes durch die Führung eines dritten Kurspaares bis und ab Thun ist in erster Linie auf die Anforderungen des Güterverkehres zurückzuführen.

Brienzersee. Die versuchsweise Führung eines Abend-Kurspaares Interlaken-Brienz an Samstagen und Sonntagen der Hochsaison hat hinsichtlich der Frequenz nur leidlich befriedigt; der Versuch wird im Sommer 1929 wiederholt. Einem Begehren der Hotelerie von Interlaken Rechnung tragend wurde der durchgehende Betrieb bis Brienz auch an Werktagen im Oktober aufrecht erhalten.

Der *Winterbetrieb* auf beiden Seen wurde wiederum einzig durch je ein Motorboot besorgt, und zwar auf dem Thunersee vom 1. November 1928 bis 31. März 1929 und auf dem Brienzersee vom 1. November 1928 bis 30. April 1929. Dabei mussten allerdings an schönen Sonntagen ausserhalb der strengen Winterszeit einzelne Motorbootkurse durch kleinere Dampfschiffe ausgeführt werden, weil die Tragfähigkeit der Motorboote nicht ausreichte.

Die aus ökonomischen Gründen gebotene, weitgehende Anpassung der täglichen Fahrleistungen an die Transportquantitäten der einzelnen Jahreszeiten und Wochentage (Sonntage und Werktage) bringt eine im Publikum ungern gesehene Unstabilität der Fahrpläne mit sich Als Illustration hiezu lassen wir hiernach folgen eine *Zusammenstellung der täglichen fahrplanmässigen Fahrleistungen für die einzelnen Jahreszeiten:*

Zeitabschnitte	Thunersee				Brienzersee			
	Sonntags		Werktags		Sonntags		Werktags	
	D-km	M-km	D-km	M-km	D-km	M-km	D-km	M-km
1. Januar bis 29. Februar	—	92,7	—	92,7	—	50,8	—	50,8
1. März bis 31. März		112,7	—	92,7	—	50,8		50,8
1. April bis 30. April	160,8	33,5	54,2	105,6		50,8		50,8
1. Mai bis 14. Mai	266,5	—	223,9	—		116,8	—	116,8
15. Mai bis 30. Juni	333,0	92,0	331,6	92,0	176,8	—	176,8	—
1. Juli bis 10. September	627,4	21,2*	440,9†	120,1	315,2	—	283,2	—
11. September bis 30. September	333,0	92,0*	331,6	92,0	176,8	—	176,8	—
1. Oktober bis 31. Oktober	214,1	33,4	142,5	90,0	71,2	31,0	71,2	31,0
1. November bis 30. November	—	122,1	—	100,9	—	50,8	—	50,8
1. Dezember bis 31. Dezember	—	100,9	—	100,9	—	50,8	—	50,8

D-km = Dampfschiffkilometer. M-km = Motorbootkilometer.
1 Dampfschiffkilometer erfordert durchschnittlich viermal soviel Personal als 1 Motorbootkilometer.

† An Samstagen 57 km mehr.
* Ausserdem 63 M-km im Sonntags-Lokalmotorbootdienst vom 1. Juli bis 16. September.

Zu diesen fahrplanmässigen Fahrleistungen kommen im Sommer, und zwar in der Hauptsache an Sonntagen, noch Supplementskurse sowie bestellte oder verwaltungsseitig veranstaltete Extrakurse. Die Spannung zwischen den kleinsten und den grössten Tagesleistungen ist daher noch erheblich grösser als sich aus obiger Tabelle ergibt.

Es liegt auf der Hand, dass die betrieblichen Schwierigkeiten, die sich aus einer derart stark wechselnden Beanspruchung des Fahrmaterials und des Personals ergeben, keine geringen sind. Diese Verhältnisse lassen sich jedoch nicht ändern.

An *jährlichen Gesamtfahrleistungen* sind zu verzeichnen:

	Thunersee			Brienzersee			Beide Seen zusammen		
	1913	1927	1928	1913	1927	1928	1913	1927	1928
Dampfschiffkilometer	181,434	70,358	75,082	107,639	35,057	36,631	289,073	105,415	111,713
Motorbootkilometer	—	29,717	28,642	—	11,908	11,690	—	41,625	40,332
Total	181,434	100,075	103,724	107,639	46,965	48,321	289,073	147,040	152,045

Betriebsstörungen von Bedeutung sind im Berichtsjahre nicht vorgekommen. Haftpflichtige *Unfälle* von Drittpersonen (Passagiere und Passanten) haben wir keine zu verzeichnen; die dem Personal zugestossenen Unfälle waren alle leichterer Natur.

V. Finanzielles.

1. Allgemeines.

a) Die Jahresrechnungen und Bilanz pro 1927 wurden vom Eidg. Post- und Eisenbahndepartement mit Schreiben vom 22. Mai 1928 im Sinne des Rechnungsgesetzes vom 27. März 1896 vorbehaltlos genehmigt.

b) Im Berichtsjahre erfolgte die Liquidation der zur Sicherstellung der Zinsansprüche des Bundes auf seinem B. L. S.-Obligationenbesitz, aus Obligationen unserer Gesellschaft bestehenden Kautionshinterlage von nom. Fr. 4,500,000. —.

Die Verteilung dieses Nominalbetrages wurde unter den Berechtigten gestützt auf die bestehenden Vereinbarungen vorgenommen.

Es erhielten danach:

1. Die Schweizerische Eidgenossenschaft zur Begleichung unbezahlter Obligationenzinse	nom.	Fr. 625,000. —
2. Der Kanton Bern, zur Deckung seiner Restforderung aus der Zinsengarantie	nom.	» 3,360,000. —
3. Die B. L. S.: *aa)* zur Entwertung, gemäss Nachlassvertrag	nom.	» 502,500. —
bb) als Gegenwert der in bar bezahlten Couponssteuer auf dem Zinsguthaben des Bundes	nom.	» 12,500. —
Total	nom.	Fr. 4,500,000. —

c) Gemäss dem Nachlassvertrag B. L. S., wurde mit dem Ablauf der Couponsverjährungsfrist (26. September 1928) die Ausgabe von Aktien I. Ranges oder Genusscheinen als Abfindung für die unbezahlt gebliebenen Obligationenzinse bis 1920, eingestellt.

Hernach konnte auch die definitive Zusammensetzung des Prioritätsaktienkapitales I. Ranges festgestellt werden.

Dieses Kapital setzt sich nunmehr zusammen:

aus 30,138 Aktien à Fr. 500. —	Fr. 15,069,000. —
aus 4,185 Genusscheinen à Fr. 100. —	» 418,500. —
Total Prioritätsaktienkapital I. Ranges	Fr. 15,487,500. —

Die dadurch notwendig gewordene Statutenrevision wird der nächsten ordentlichen Generalversammlung zur Genehmigung unterbreitet werden.

d) Für die vom Kanton Bern, den beteiligten Seegemeinden und von Privaten einbezahlten Beiträge zur Finanzierung der Herstellung des Schiffsanschlusses an den Zentralbahnhof Thun sind entsprechende, auf den Namen lautende Obligationen verabfolgt worden. Diese Titel geniessen ein Pfandrecht I. Ranges auf die gesamte Schiffahrtsunternehmung Thuner- und Brienzersee (mit Ausschluss der bereits bestehenden Hypothek auf dem Schiffahrtskanal Interlaken).

Der Zinsfuss richtet sich nach den jeweiligen Rechnungsergebnissen des Dampfschiffbetriebes Thuner- und Brienzersee und beträgt im Maximum 5 %. Bei der Ermittlung der Verzinsungsquote müssen vom Betriebseinnahmenüberschuss vorab in Abzug gebracht werden:

1. die jährliche Einlage in den Erneuerungsfonds von Fr. 50,000. —;
2. die Zinsen der bestehenden Schiffahrtsanleihen 1891/93.

e) Die *Ergebnisse der Jahre 1927 und 1928* erzeigen folgendes Bild:

	Transportquantitäten		Einnahmen	
	1927	1928	1927	1928
			Fr.	Fr.
Personenverkehr Anzahl Personen	2,701,173	2,938,805	4,193,632. 57	4,518,191. 77
Gepäckverkehr . . . . Tonnen	8,711	9,051	320,886. 22	328,625. 17
Tierverkehr . . . . Stück	56,666	65,711	194,436. 51	210,157. 32
Güterverkehr inkl. Post . Tonnen	1,906,707	1,832,520	5,967,012. 68	5,820,491. 03
Verschiedene Einnahmen	—	—	561,551. 45	621,751. 39
		Total	11,237,519. 43	11,499,216. 68

Die Betriebsergebnisse des Jahres 1928 weisen gegenüber denjenigen des Vorjahres höhere Transportquantitäten auf im Personen-, Gepäck- und Tierverkehr, während der Güterverkehr durch den Rückgang des französisch-italienischen Verkehrs eine erhebliche Verminderung der Quantitäten wie der Einnahmen aufweist. Immerhin weisen die Gesamteinnahmen gegenüber dem Vorjahr eine Erhöhung um Fr. 261,697. 25 oder 2,33 % auf.

Der *Personenverkehr* weist eine Zunahme der Zahl der beförderten Personen von 237,632 oder 8,8 % und eine Vermehrung der Einnahmen um Fr. 324,559. 20 = 7,74 % gegenüber dem Vorjahre aus. Eine Zunahme ist in allen Wagenklassen zu konstatieren, aber sie beträgt hinsichtlich der Zahl der beförderten Personen in der I. Klasse nur 5,25 %, mit Bezug auf die Einnahmen nur 0,78 %, während sie sich in der II. Klasse auf 15,76 % bzw. 12,73 % und in der III. Klasse auf 8,09 % bzw. 6,84 % beläuft. Auch alle Kategorien des Personenverkehrs weisen Erhöhungen auf; nur die Zahl der beförderten Personen mit Generalabonnements und die daherigen Einnahmen weisen eine Verminderung auf, die indessen nur von einer Verschiebung herrührt (Rückzahlung von pro 1927 zuviel erhaltenen Anteilen), die durch die Definitivrechnung der Anteile pro 1928 möglicherweise wieder verbessert wird. Das gute Ergebnis im Personenverkehr ist dem erfreulichen Anwachsen des Fremdenverkehrs zuzuschreiben.

Beim *Gepäcktransport* ist nur eine kleine Vermehrung der beförderten Quantitäten und der bezüglichen Einnahmen eingetreten; sie beträgt Fr. 7,738. 95 oder 2,41 %.

Eine schöne Entwicklung zeigt der *Tierverkehr*, der eine Zunahme der Zahl der beförderten Tiere um 9,045 Stück = 15,96 % gegenüber dem Vorjahre aufweist. Dieser Zunahme entspricht eine Vermehrung der bezüglichen Einnahmen um Fr. 15,720. 81 = 8,08 % gegenüber 1927.

Auch im *Posttransport* ist eine erfreuliche Zunahme der Einnahmen festzustellen. Dieselbe beträgt Fr. 53,261. 65 oder 21,87 % gegenüber dem Vorjahre. In diesem Betrag ist aber eine Nachzahlung aus dem Jahre 1927 von Fr. 20,934. 60 enthalten. Ohne diese Nachverrechnung ergibt sich eine Vermehrung um Fr. 32,227. 05 oder 13,23 %.

Nur der *Güterverkehr* weist pro 1928 eine Verminderung der beförderten Transportquantitäten und der bezüglichen Einnahmen um 74,187 Tonnen bzw. Fr. 199,783. 30 oder 3,49 % auf. Diese Erscheinung ist, wie schon erwähnt, auf den erheblichen Rückgang des französisch-italienischen Güterverkehrs und zeitweise sehr schwachen Reparationskohlentransport zurückzuführen.

2. Betriebsrechnungen.

a. Bahnbetrieb.

1. Betriebseinnahmen.

Die Gegenüberstellung der Betriebseinnahmen der Jahre 1927 und 1928 erzeigt folgende Abweichungen:

	1927		1928		Mehr- bezw. Mindereinnahmen 1928 gegen 1927	
	Fr.	%	Fr.	%	Fr.	%
Personenverkehr . . .	4,193,632. 57	37,32	4,518,191. 77	39,29	+ 324,559. 20	7,74
Gepäcktransport . . .	320,886. 22	2,85	328,625. 17	2,86	+ 7,738. 95	2,41
Tiertransport	194,436. 51	1,73	210,157. 32	1,83	+ 15,720. 81	8,08
Gütertransport	5,723,439. 93	50,93	5,523,656. 63	48,03	— 199,783. 30	3,49
Posttransporte	243,572. 75	2,17	296,834. 40	2,58	+ 53,261. 65	21,87
Transporteinnahmen Total	10,675,967. 98		10,877,465. 29		+ 201,497. 31	1,89
Verschiedene Einnahmen	561,551. 45	5,00	621,751. 39	5,41	+ 60,199. 94	10,72
Total der Einnahmen .	11,237,519. 43	100,00	11,499,216. 68	100,00	+ 261,697. 25	2,33
oder per Bahnkilometer	95,233. 21		97,450. 99		+ 2,217. 77	

Die *Einnahmen aus dem Gemeinschaftsverkehr Scherzligen-Spiez-Interlaken* und die Anteile der Bahn und der Dampfschiffunternehmung aus demselben betrugen:

	1927	Prozent	1928	Prozent
Einnahmen aus dem Gemeinschaftsverkehr Scherzligen-Interlaken . . .	Fr. 1,281,033. 30	—	Fr. 1,390,855. 10	—
Anteile der Bahn	» 999,205. 99	78	» 1,084,866. 98	78
» » Dampfschiffunternehmung .	» 281,827. 31	22	» 305,988. 12	22

2. Betriebsausgaben.

Dieselben stellen sich ohne die zu Lasten des Erneuerungsfonds fallenden Kosten wie folgt:

	1927	1928	Gegen das Vorjahr mehr	weniger
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
I. Allgemeine Verwaltung	382,144. 05	378,824. 20	—	3,319. 85
II. Unterhalt und Bewachung der Bahn .	892,948. 04	863,150. 39	—	29,797. 65
III. Stationsdienst und Zugsbegleitung .	2,121,901. 91	2,107,978. 68	—	13,923. 23
IV. Fahr- und Werkstättedienst	3,145,326. 19	3,221,632. 09	76,305. 90	—
V. Verschiedene Ausgaben	1,119,034. 85	1,177,872. 32	58,837. 47	—
Zusammen	7,661,355. 04	7,749,457. 68	135,143. 37	47,040. 73
			—47,040. 73	
			88,102. 64	
Hinzugerechnet: die zu Lasten der Betriebsrechnung fallenden Oberbauerneuerungskosten (Schwellenmehrpreise)	8,665. 80	6,744. 15	—	1,921. 65
Total der Betriebsausgaben	7,670,020. 84	7,756,201. 83	86,180. 99	—

Im Vergleich zum Vorjahr ergibt die Rechnung pro 1928 eine Ausgabenvermehrung von rund Fr. 86,200. —.

Die Betriebsausgabenrechnung wurde ungünstig beeinflusst durch die auf den Zeitpunkt der Aufnahme des elektrischen Betriebes auf der Teilstrecke Münster-Lengnau (15. Mai 1928) erfolgte Erhöhung der bestehenden kilometrischen Ansätze für die Betriebsführung durch die S. B. B. Dieses Verhältnis ist zurzeit nur noch provisorisch geordnet.

Die dadurch verursachte Mehrbelastung (mit Einschluss von etwelchen grösseren Fahrleistungen — 3500 Zugskilometer —) erreicht die Summe von rund Fr. 60,900. —.

Minderausgaben sind im Berichtsjahre zu einem wesentlichen Teile durch den eingetretenen Personalabgang bewirkt worden. Die durch Tod, Pensionierung oder aus andern Gründen ausgeschiedenen Angestellten wurden nicht ersetzt.

Weiter weisen wir darauf hin, dass die grosse Leistungsfähigkeit der Be 6/8 Lokomotiven, welche eine Verminderung der Fahrleistungen zur Folge hatte, wesentliche Kostenersparnisse ermöglichte.

Die Mehrausgaben des Rechnungsabschnittes IV sind auf vermehrte Rollmaterialrevisionen und auf die Mehrbetreffnisse für den Fahrdienst auf der Münster-Lengnau-Bahn zurückzuführen.

Das Anwachsen der Kosten einzelner Rubriken des Kapitels V wurde durch die Zugförderung auf der Münster-Lengnau-Bahn verursacht. Ferner sind etwas grössere Lokomotivmieten infolge der Abgabe der 3 Ce 4/6 Lokomotiven Nrn. 315—317 an die B. N. entstanden.

Der Propagandadienst ist ebenfalls an den Mehrausgaben beteiligt.

Für die Jahre 1927 und 1928 ergeben sich folgende *Vergleichszahlen*:

Reine *Betriebsausgaben* (ohne die zu Lasten des Erneuerungsfonds fallenden Kosten):

	1927	1928
im ganzen	Fr. 7,670,020. 84	Fr. 7,756,201. 83
per Bahnkilometer	» 65,000. 18	» 65,730. 50
per Zugskilometer	» 5. 66	» 5. 77
Betriebskoeffizient	» 68,25 %	» 67,45 %

3. Betriebseinnahmen und -Ausgaben 1923—1928.

In den letzten sechs Jahren sind an *Betriebseinnahmen und -Ausgaben* zu verzeichnen:

Einnahmen:	1923 Fr.	1924 Fr.	1925 Fr.	1926 Fr.	1927 Fr.	1928 Fr.
Personenverkehr	3,446,623. 97	3,764,241. 62	4,265,700. 03	4,027,524. 12	4,193,632. 57	4,518,191. 77
Gepäckverkehr	267,059. 08	313,408. 36	326,915. 55	301,662. 76	320,886. 22	328,625. 17
Tierverkehr	194,685. 61	204,429. 98	193,422. 53	175,876. 89	194,436. 51	210,157. 32
Güterverkehr inkl. Post	4,854,598. 89	6,133,618. 15	4,845,964. 38	5,385,006. 21	5,967,012. 68	5,820,491. 03
Verschiedene Einnahmen	431,037. 53	516,221. 87	627,598. 34	544,604, 32	561,551. 45	621,751. 39
Total Betriebseinnahmen	9,194,005. 08	10,931,919. 98	10,259,600. 83	10,434,674. 30	11,237,519. 43	11,499,216. 68
Betriebsausgaben	6,956,694. 93	7,467,710. 27	7,644,375. 75	7,680,735. 63	7,670,020. 84	7,756,201. 83
Ueberschuss d. Einnahmen	2,237,310. 15	3,464,209. 71	2,615,225. 08	2,753,938, 67	3,567,498. 59	3,743,014. 85

Die zu Lasten des Erneuerungsfonds gehenden Kosten für Ersatz der einzelnen Bahnbestandteile, des Rollmaterials, sowie des Mobiliars und der Gerätschaften sind in den Betriebsausgaben nicht enthalten.

b. Schiffsbetrieb.

Einnahmen.

Diese verteilen sich auf die einzelnen Rechnungsrubriken wie folgt:

	1927	in %	1928	in %	Mehr- und Mindereinnahmen 1928 gegen 1927
1. Personentransport	Fr. 745,944. 78	95,39	Fr. 832,137. 05	95,37	+ Fr. 86,192. 27
2. Gepäcktransport	» 3,412. 30	0,44	» 3,545. 02	0,41	+ » 132. 72
3. Tier- und Gütertransport .	» 13,611. 72	1,74	» 15,965. 84	1,83	+ » 2,354. 12
4. Posttransport	» 4,200. —	0,54	» 4,200. —	0,48	—. —
Transporteinnahmen	Fr. 767,168. 80	98,11	Fr. 855,847. 91	98,09	+ Fr. 88,679. 11
5. Verschiedene Einnahmen .	» 14,828. 45	1,89	» 16,650. 05	1,91	+ » 1,821. 60
Total der Betriebseinnahmen	Fr. 781,997. 25	100,00	Fr. 872,497. 96	100,00	+ Fr. 90,500. 71

Betrachten wir die Ergebnisse jedes der beiden Seen für sich, so stellen sich die Zahlen pro 1927 und 1928 wie folgt:

	Thunersee	Brienzersee
Betriebseinnahmen pro 1927	Fr. 599,287. 14	Fr. 182,710. 11
» » 1928	» 661,598. 07	» 210,899. 89
Im Jahre 1928 mehr	Fr. 62,310. 93	Fr. 28,189. 78
Im Jahre 1928 weniger	» —. —	» —. —

Auf dem *Thunersee* wurden befördert 524,552 Personen gegen 462,609 im Jahre 1927; die Zunahme beträgt demnach 61,943 Personen oder 13,39 %. Die Personentransporteinnahme des Thunersees hat sich dagegen nur vermehrt um Fr. 59,528. 09 = 10,33 %. Der versuchsweise an den Sonntagen der Hochsaison durchgeführte Lokalmotorbootverkehr Thun-Schadau-Dürrenast (Seebad)-Hilterfingen-Oberhofen ist in diesen Zahlen mitberücksichtigt. Mit den betreffenden Kursen wurden insgesamt 3740 Personen befördert, von denen allerdings ein Teil (Reisende Thun-Hilterfingen und Oberhofen) den Kursen des gewöhnlichen Verkehrs abgenommen worden sein dürften. Auf dem *Brienzersee* ist die Zahl der Reisenden von 208,728 auf 247,934 angestiegen, was einer Vermehrung um 39,206 Personen oder 18,78 % gleichkommt. Die Personentransporteinnahme hat um Fr. 26,664. 18 oder 15,69 % zugenommen.

Zu diesen Ergebnissen ist folgendes zu bemerken: Während der Vorsaison wurde der Schiffsverkehr durch ungünstige Witterung stark beeinträchtigt. Ausserordentlich günstig war dagegen das Reisewetter in den Hochsaison-Monaten Juli und August. Ihm verdanken wir zu einem guten Teil die starke Verkehrszunahme gegen 1927. Dabei entfällt der Mehrverkehr zur Hauptsache auf die *ausländischen* Touristen. Der *innerschweizerische* Touristenverkehr neigt noch immer stark zu Autofahrten.

Eine *Vergleichung der Betriebseinnahmen per Schiffskilometer im Jahre 1913 (letztes Friedensjahr), 1927 und 1928* zeigt, wenn wir 4 Motorbootkilometer = 1 Dampfschiffkilometer rechnen, folgendes Bild:

	1913	1927	1928
Zurückgelegte Schiffskilometer	289,073	115,821	121,796
Betriebseinnahmen absolut	Fr. 1,060,422. 83	Fr. 781,997. 25	Fr. 872,497. 96
» per Schiffskilometer . .	» 3. 66	» 6. 75	» 7. 16

Betriebsausgaben.

Dieselben stellen sich in den Hauptrubriken wie folgt:

	1927	1928	Im Jahre 1928 mehr bzw. weniger gegenüber 1927
1. Allgemeine Verwaltung	Fr. 32,443. 80	Fr. 36,907. 60	+ Fr. 4,463. 80
2. Betriebspersonal	» 214,361. 70	» 226,610. —	+ » 12,248. 30
3. Materialverbrauch für den Schiffsbetrieb	» 130,511. 26	» 141,200. 24	+ » 10,688. 98
4. Unterhalt der Schiffe samt Stationen und Liegenschaften	» 299,350. 83	» 288,308. 16	— » 11,042. 67
5. Verschiedene Ausgaben	» 73,260. 89	» 82,706. 05	+ » 9,445. 16
Total der Betriebsausgaben	Fr. 749,928. 48	Fr. 775,732. 05	+ Fr. 25,803. 57

Der Personalbestand, der bei Ausbruch des Weltkrieges 203 Köpfe betragen hatte, stellte sich per Ende 1928 auf 109 Mann (inkl. 12 Saisonangestellte). Gegenüber 1927 ist eine durch die Steigerung der Fahrleistungen erforderlich gewordene Vermehrung um 2 Mann zu verzeichnen.

Zu der obstehenden Vergleichung der Betriebsausgaben pro 1927 und 1928 ist im weitern folgendes zu bemerken:

Ad 1. Die Ausgabenvermehrung um Fr. 4,463. 80 ist in der Hauptsache darauf zurückzuführen, dass für einen vom Kommerziellen Dienste und vom Dampfschiffbetriebe gemeinsam verwendeten Verwaltungsgehülfen der letztern Abteilung pro 1928 eine grössere Besoldungsquote belastet wurde als vorher.

Ad 2. Vermehrung der Fahrleistungen um 5,2 %.

Ad 3. Dito und grössere Belastung der Schiffe.

Ad 4. Verminderung der Ausgaben für Reparaturen an Stations- und Werfteanlagen.

Ad 5. Verrechnung der I. Rate der dem Schiffspersonal zugestandenen Nachzahlung von Altersgratifikationen zwecks Gleichstellung mit dem Bahnpersonal: vermehrte Ausgaben für Propaganda.

Auf den Dampfschiffkilometer berechnet (je 4 Motorbootkilometer als 1 Dampfschiffkilometer gerechnet), stellen sich die *gesamten Betriebsausgaben* pro 1928 auf Fr. 6. 37 per km (1927 = Fr. 6. 47, 1926 = Fr. 6. 58).

Rechnungsabschluss.

	1925	1926	1927	1928	1928 gegen 1927
Einnahmen	Fr. 798,106. 76	Fr. 752,185. 56	Fr. 781,997. 25	Fr. 872.497. 96	+ Fr. 90,500. 71
Ausgaben	» 715,494. 94	» 733,242. 61	» 749,928. 48	» 775,732. 05	+ » 25,803. 57
Ueberschuss	Fr. 82,611. 82	Fr. 18,942. 95	Fr. 32,068. 77	Fr. 96,765. 91	+ Fr. 64,697. 14

3. Spezialrechnungen.

a. Erneuerungsfonds.

Das Eidgenössische Eisenbahndepartement hat die vorgelegten Abrechnungen über die Bewegungen im Bestande der verschiedenen Erneuerungsfonds pro 1928 gutgeheissen.

Im Berichtsjahre konnte die noch schwebende Frage betreffend die Ergänzung des Sollbestandes für den Oberbau endgültig erledigt werden. Durch die Gutschrift an den Erneuerungs-

fonds zu Lasten der Baurechnung des Mehrwertes der bei den Geleiseumbauten Gwatt-Spiez eingelegten stärkeren Schienen und Befestigungsmittel, ist der Sollbestand erreicht worden.

Es können nunmehr die jeweiligen Saldi der Erneuerungsfonds der Bahn als «Sollbestände» bezeichnet werden.

b. Nebengeschäft Dampfschiffbetrieb Thunersee-Brienzersee.

Das Schlussergebnis des Dampfschiffunternehmens stellt sich wie folgt:

Einnahmen.

Ueberschuss der Betriebsrechnung	Fr. 96,765. 91

Ausgaben.

Verzinsung der Anleihen 1891/1893	Fr. 34,660. —
Einlage in den Erneuerungsfonds	» 50,000. —
	Fr. 84,660. —
Einnahmen-Ueberschuss	Fr. 12,105. 91

Im Jahr 1927 verzeichnete der Dampfschiffbetrieb einen Ausgaben-Ueberschuss von Fr. 51,843. 10; das Ergebnis des Berichtsjahres ist somit um Fr. 63,949. 01 günstiger. Der Einnahmen-Ueberschuss ist für die Verzinsung des mit variablem Zinsfuss bis Maximum 5 % versehenen Anleihens I. Hypothek 1928 für den Bau des Hafens Thun zu verwenden. Auf die Anleihenssumme von Fr. 666,625. — ergibt dies einen Zinssatz von 1,816 %. Im übrigen verweisen wir auf die Ausführungen unter Abschnitt 2, b, Betriebsrechnungen, vorstehend.

4. Gewinn- und Verlustrechnung.

Wir müssen im Hinblick auf die pro 1928 als Rückwirkung des Nachlassvertrages erfolgten ausserordentlichen Verrechnungen von einer Vergleichung mit dem Vorjahr absehen.

Wichtig ist, dass die Rechnung des Jahres 1928 seit dem Ablauf des Nachlassvertrages erstmals wieder mit dem vollen Jahreszins der Obligationenanleihen belastet werden musste.

Wir beschränken uns darauf, festzustellen, dass der reine Ueberschuss der Betriebseinnahmen der Bahn um Fr. 175,516. 26 höher ist als pro 1927. Das Ergebnis der Dampfschiffahrt steht um Fr. 64,697. 14 günstiger da als im Vorjahr.

Die Betriebsüberschüsse von Bahn und Schiff ergeben somit für die Gewinn- und Verlustrechnung 1928 zusammen eine Mehreinnahme von Fr. 240,213. 40.

5. Bilanz.

Zur Bilanz haben wir folgende Erläuterungen anzubringen:

A. Aktiven.

1. *Die Bewegungen im «Baukonto der Bahn»* sind aus den Tabellen A^1, A^2, A^3 und A^4 sowie aus der Abrechnung über die Bauverwendungen unter Abschnitt II, Bahnbau ersichtlich.

2. *Unvollendete Bauobjekte.* Die hauptsächlichsten, auf Jahresabschluss noch nicht abgerechneten Bauobjekte sind: Aufforstungen und Verbauungen auf der Südrampe; Einrichtung der elektrischen 1000 Volt Heizung in Personen- und Gepäckwagen.

3. *Verwendungen auf Nebengeschäfte* (Dampfschiffbetrieb Thuner- und Brienzersee). Dieses Konto weist gegenüber dem Vorjahre eine Verminderung von Fr. 43,790. 70 auf. Den Ausgaben von Fr. 31,209. 30, welche für die Beschaffung eines Motorbootes sowie für die Hafenanlage Thun aufgewendet wurden, steht die Wertabschreibung für das abgebrochene Dampfboot «Stadt Thun» von Fr. 75,000. — gegenüber.

4. *Verwaltungsgebäude.* Im Einverständnis mit der Aufsichtsbehörde wurde der Wert des Verwaltungsgebäudes (Genfergasse 11—15, in Bern) von der Baurechnung der Bahn ausgeschieden. Auf dieser Besitzung haften zivilrechtliche Pfandrechte, welche in keiner Weise in Beziehung mit den eisenbahnpfandrechtlichen Ansprüchen der Anleihensgläubiger stehen. Die Wertüberschreibung von der Baurechnung auf ein Spezialkonto erschien deshalb als geboten.

5. *Wertbestände und Guthaben.*

Dem Wertschriftenportefeuille wurden einverleibt: nom. Fr. 12,500. — in Obligationen Münster-Lengnau I. Ranges, herrührend aus der Liquidation unserer Kautionshinterlage bei der Schweizerischen Eidgenossenschaft; nom. Fr. 7,000. —, in Obligationen des Anleihens Dampfschiffunternehmen Thuner- und Brienzersee 1928. Die Aufnahme letztgenannter Titel ist nur eine provisorische. Als Verminderung ist zu erwähnen die Rückzahlung auf dem Schuldbrief betreffend die Liegenschaft in Dürrenast.

Die seinerzeit als Kautionshinterlage beim Bund deponierten «zurückgekauften Obligationen» sind nunmehr vom Wertschriftenkonto abgeschrieben worden.

Der Posten «Verschiedene Schuldner» setzt sich folgendermassen zusammen:

Staat Bern für Obligationenzinse Frutigen-Brig II. Rang	Fr. 2,261,794. 15
Mitbetriebene Bahnen, unsere Guthaben aus dem Betrieb	» 326,274. 70
» » Ersatzstücke für elektrische Lokomotiven . . .	» 123,859. 03
Verkehrssaldi der Stationen	» 156,386. 49
Verschiedene Schuldner	» 696,202. 10
Total	Fr. 3,564,516. 47

6. *Entbehrliche Liegenschaften.* Diesem Konto sind zugunsten der Baurechnung zwei für Bahnzwecke entbehrliche Liegenschaften belastet worden, nämlich: das Wohnhaus in Leissigen und das frühere Verwaltungsgebäude Eggenschwand in Kandersteg. Daher die Vermehrung von Fr. 75,452. 70 gegenüber 1927.

7. *Materialvorräte und Ersatzstücke.* Die Zunahme des Bestandes um Fr. 36,967. 79 rührt in der Hauptsache von der Beschaffung von Materialien für die Einrichtung der elektrischen Zugsheizung her.

8. *Verschiedenes:*

a) Das Konto «Kaution an die Schweizerische Eidgenossenschaft für Obligationen-Zinse» ist infolge Liquidation der Kaution aufgelöst.

b) Zu tilgende Zinsgarantieleistungen des Kantons Bern: Dieser Bilanzposten ist infolge der vom Kanton Bern geleisteten Zahlungen von Fr. 1,680,000. — für die Verzinsung der II. Hypothek Frutigen-Brig auf Fr. 9,939,134. 80 gestiegen.

B. Passiven.

1. *Gesellschaftskapital.* Unverändert.

2. *Feste Anleihen.*

a) Elektrifikationsanleihen für die Strecke Spiez-Bönigen: Es hat sich um die Rückzahlungsquote pro 1928 von Fr. 58,778. 60 vermindert.

b) Anleihen Frutigen-Brig I. Rang: Es gelangten die aus der Kautionshinterlage beim Bund zurückerhaltenen Titel gemäss Nachlassvertrag zur Entwertung. Das Anleihen hat sich deshalb um Fr. 217,500. — reduziert.

c) Anleihen Münster-Lengnau I. Rang: Die Reduktion des Anleihensbetrages beläuft sich aus den unter *b)* hievor angeführten Gründen auf Fr. 383,500. — (einschliesslich eines aus der Sanierungsoperation bereits verfügbaren Betrages von Fr. 98,500. —).

d) Anleihen Dampfschiffunternehmen Thuner- und Brienzersee 1928 (Hafen Thun). Für die geleisteten Einzahlungen im Betrage von Fr. 666,625. — sind Obligationen ausgegeben worden.

3. *Grundpfändlich versicherte Schulden.* Unverändert.

4. *Getilgtes Schuldkapital.* Die Vermehrung von Fr. 58,778. 60 rührt von der Rückzahlungsquote auf dem Elektrifikationsanleihen her.

6. *Schwebende Schulden.*

Die noch nicht eingelösten verfallenen Titel und Coupons setzen sich wie folgt zusammen:

			Titel:		Coupons:
Obligationen-Anleihen		Scherzligen-Bönigen I. Hyp.	Fr. 29,163. 05	Fr.	107,936. 95
»	»	Frutigen-Brig I. Hyp. . .		»	170,071. 65
»	»	Scherzligen-Bönigen I. Hyp.		»	2,205. —
»	»	Münster-Lengnau I. Hyp. .		»	134,512. 35
»	»	Frutigen-Brig II. Hyp. . .		»	168,926. 60
»	»	Spiez-Frutigen II. Hyp. . .		»	49,500. —
»	»	Scherzligen-Bönigen II. Hyp.		»	292,500. —
»	»	Dampfschiff Thuner- und Brienzersee 1891/1893 . .		»	5,544. 25
»	»	Dampfschiff Thuner- und Brienzersee 1928 . . .		»	12,105. 90
		Coupons		Fr.	943,302. 70
		Titel		»	29,163. 05
		Total verfallene Titel und Coupons		Fr.	972,465. 75

Der Posten «Verschiedene Gläubiger» umfasst:

Schuld an die Kantonalbank von Bern für Ersatzstücke zu den elektrischen Lokomotiven	Fr.	450,000. —
Schuld an die Schweizerische Eidgenossenschaft für Vorschüsse an den Umbau des Bahnhofes Interlaken-West	»	853,842. 95
Schuld an mitbetriebene Bahnen	»	720,242. 60
Schuld an fremde Transportanstalten	»	1,736,140. 99
Diverse	»	527,201. 15
Total	Fr.	4,287,427. 69

7. *Spezialfonds.*

a) Erneuerungsfonds: Es sind ihnen Fr. 683,119. 95 gutgeschrieben worden; dagegen wurden Fr. 334,390. 10 belastet.

b) Uferschutz- und Schwellenfonds: Dessen Bestand hat sich um den Betrag der Einlage von Fr. 6000. — erhöht.

c) Spezialreserve aus getilgtem Aktienkapital: Die Gutschrift von Fr. 615,600. — betrifft die buchmässige Kursdifferenz auf der liquidierten, aus Obligationen Frutigen-Brig I. Ranges und Münster-Lengnau I. Ranges bestehenden Kautionshinterlage bei der Schweizerischen Eidgenossenschaft.

Die Spezialreserve wurde seinerzeit mit der Abschreibung des Kursverlustes dieser Titel belastet.

Die Entnahme von Fr. 202.195. 78 ist zum Ausgleich des Ausgabensaldos der Gewinn- und Verlustrechnung erfolgt.

8. *Verschiedenes.* Zinsgarantieregresskonto des Kantons Bern: Hier ist der unter Ziffer 8 der Aktiven erwähnte Betrag gleichlautend in den Passiven aufgenommen.

VI. Antrag an die Generalversammlung der Aktionäre.

Wir beehren uns, Ihnen zu beantragen:

Es seien der Geschäftsbericht sowie die Rechnungen und Bilanz des Jahres 1928 zu genehmigen unter Entlastung der Gesellschaftsbehörden.

Bern, den 6. Mai 1929.

Der Direktor:

Volmar.

Namens des Verwaltungsrates,

Der Präsident:

Kunz.

Der Sekretär:

Gerber.

VII. Bericht der Kontrollstelle.

Die Unterzeichneten haben die Jahresrechnung sowie Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung der Berner Alpenbahn-Gesellschaft B. L. S. pro 1928 geprüft und solche in vollständiger Uebereinstimmung mit den Bucheintragungen befunden. Sie empfehlen solche der Generalversammlung zur Genehmigung unter Dechargeerteilung an die Verwaltungsorgane.

Bern, den 7. Mai 1929.

Die Revisoren:

Römer.
Ott.
Jäggi.

Berner Alpenbahn-Gesellschaft

Bern-Lötschberg-Simplon.

VIII.

Rechnungen und Bilanz für 1928.

A[1]. Baurechnung für die Linie Frutigen-Brig 1928.

	Stand am 31. Dez. 1927		Ausgaben im Jahr 1928		Rückerstattungen im Jahr 1928		Stand am 31. Dez. 1928	
I. Allgemeine Kosten	**15,951,212**	**65**	*** 32,648** **1,297**	**35** **20**	—	—	**15,985,158**	**20**
a. Verwaltung und Bauleitung	*3,350,941*	*11*	** 32,648* *1,297*	*35* *20*	—	—	*3,384,886*	*66*
1. Gehalte, Taggelder und Reiseauslagen	2,671,763	70	1,241	30	—	—	2,673,005	—
2. Bureau- und Materialkosten	176,037	01	55	90	—	—	176,092	91
3. Mobiliar, Instrumente und Messgeräte	55,291	09	—	—	—	—	55,291	09
4. Miete und Unterhalt der Lokale	163,757	45	* 32,648	35	—	—	196,405	80
5. Allgemeine Rechtskosten und Gutachten	180,489	40	—	—	—	—	180,489	40
6. Verschiedenes	103,602	46	—	—	—	—	103,602	46
b. Verzinsung des Baukapitals	*12,600,271*	*54*	—	—	—	—	*12,600,271*	*54*
1. Aktienzinse	6,712,422	17	—	—	—	—	6,712,422	17
2. Obligationenzinse	5,787,412	04	—	—	—	—	5,787,412	04
3. Sonstige Zinse und Unkosten	100,437	33	—	—	—	—	100,437	33
II. Bahnanlage und feste Einrichtungen	**112,056,221**	**22**	**82,968**	**60**	**853,483** *** 32,648**	**36** **35**	**111,253,058**	**11**
a. Erwerb von Grund und Rechten	*2,290,329*	*01*	*6,332*	*45*	*8,255*	*75*	*2,288,405*	*71*
1. Gehalte, Reise-, Schätzungs- und Gerichtskosten	169,014	30	1,541	45	300	—	170,255	75
2. Entschädigungen aller Art	2,031,366	69	2,711	40	7,955	75	2,026,122	34
3. Katasterpläne und Vermarkung	81,976	55	1,274	45	—	—	83,251	—
4. Verschiedenes	7,971	47	805	15	—	—	8,776	62
b. Unterbau	*98,457,402*	*10*	*59,432*	*40*	*20,986*	*11*	*98,495,848*	*39*
1. Erdarbeiten, Mauern, Anpflanzungen, Entwässerungen etc.	16,516,871	78	1,067	45	—	—	16,517,939	23
2. Tunnels und Galerien	71,141,039	75	—	—	—	—	71,141,039	75
3. Brücken, Viadukte und Durchlässe	5,888,040	67	—	—	—	—	5,888,040	67
4. Bettung und Beschotterung der Geleise	700,407	54	—	—	—	—	700,407	54
5. Einbettung von Strassen, Wegen u. Vorplätzen	266,528	60	—	—	—	—	266,528	60
6. Fluss- und Uferbauten, Bergverbauungen	2,839,148	24	57,493	75	20,480	86	2,876,161	13
7. Verschiedenes	1,105,365	52	871	20	505	25	1,105,731	47
c. Oberbau	*4,946,511*	*99*	*11,568*	—	—	—	*4,958,079*	*99*
1. Schienenunterlagen (Schwellen der Geleise und der Weichen etc.)	1,209,610	05	—	—	—	—	1,209,610	05
2. Schienen und deren Befestigungsmittel	3,013,498	69	11,568	—	—	—	3,025,066	69
3. Weichen, Drehscheiben und Schiebebühnen (auch Geleisekreuzungen und Geleiseabschlüsse, sowie die Fundamente)	218,554	02	—	—	—	—	218,554	02
4. Legen des Oberbaues	499,288	81	—	—	—	—	499,288	81
5. Verschiedenes	5,560	42	—	—	—	—	5,560	42

* Uebertrag innerhalb der Rubriken der Baurechnung.

Anmerkung. Der Kostennachweis nach Objekten zu den Baurechnungen befindet sich auf Seiten 12–16.

	Stand am 31. Dez. 1927		Ausgaben im Jahr 1928		Rückerstattungen im Jahr 1928		Stand am 31. Dez. 1928	
d. Hochbau und mechanische Einrichtungen	*3,223,846*	*60*	*3,348*	*25*	** 32,648* *824,239*	*35* *50*	*2,370,307*	—
1. Verwaltungsgebäude und Wohnhäuser	987,324	86	—	—	823,972 * 32,648	15 35	130,704	36
2. Gebäude für den allgemeinen Betriebsdienst	1,864,035	68	3,348	25	267	35	1,867,116	58
3. Beleuchtungsanlagen im Freien	162,322	81	—	—	—	—	162,322	81
4. Wasserversorgung und Reinigungsanlagen im Freien	157,307	40	—	—	—	—	157,307	40
5. Hebekranen, Brückenwagen und Ladeprofil der Stationen	44,960	10	—	—	—	—	44,960	10
6. Maschinen und mechanische Einrichtungen der Werkstätten (ausgeschlossen die Werkstätten als Hilfsbetriebe)	5,340	05	—	—	—	—	5,340	05
7. Verschiedenes	2,555	70	—	—	—	—	2,555	70
e. Einrichtungen für die elektrische Zugsförderung	*1,724,953*	*93*	—	—	—	—	*1,724,953*	*93*
1. Gebäude für den elektrischen Betrieb	88,028	57	—	—	—	—	88,028	57
2. Ausrüstung der Unterwerke und Schaltposten	127,298	30	—	—	—	—	127,298	30
3. Leitungen über dem Bahnkörper	1,302,201	12	—	—	—	—	1,302,201	12
4. Kontaktschiene	—	—	—	—	—	—	—	—
5. Schienenverbinder	—	—	—	—	—	—	—	—
6. Speise-, Rück- und Uebertragungsleitungen	30,598	84	—	—	—	—	30,598	84
7. *a)* Kosten des Probebetriebes	75,075	45	—	—	—	—	75,075	45
b) Verschiedenes	101,751	65	—	—	—	—	101,751	65
f. Telegraph, Signale und Sicherungsanlagen	*1,413,177*	*59*	*2,287*	*50*	*2*	—	*1,415,463*	*09*
1. Telegraphen- und Telephonleitungen	534,459	79	2,287	50	2	—	536,745	29
2. Signal- und Sicherungsanlagen	726,992	80	—	—	—	—	726,992	80
3. Orientierungs- und Ordnungszeichen	8,427	56	—	—	—	—	8,427	56
4. Einfriedigung und Wegschranken	143,246	79	—	—	—	—	143,246	79
5. Verschiedenes	50	65	—	—	—	—	50	65
III. Rollmaterial	**7,542,235**	**18**	**104,456**	**40**	**60,729**	**30**	**7,585,962**	**28**
1. Dampf-Lokomotiven und Tender	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Elektrische Lokomotiven	3,998,187	72	98,285	40	20,000	—	4,076,473	12
3. Motor-Personenwagen	606,734	75	—	—	—	—	606,734	75
4. Personenwagen	1,879,153	86	—	—	32,888	90	1,846,264	96
5. Gepäckwagen	110,920	40	6,171	—	7,840	40	109,251	—
6. Güterwagen	583,839	50	—	—	—	—	583,839	50
7. Dienstwagen (auch Heizwagen)	363,398	95	—	—	—	—	363,398	95
IV. Mobiliar und Gerätschaften	**295,247**	**61**	**4,350**	**75**	**1,497**	**30**	**298,101**	**06**
1. Für die allgemeine Verwaltung	33,885	11	2,571	70	990	—	35,466	81
2. Für den Unterhalt und die Bewachung der Bahn	85,417	48	370	—	483	30	85,304	18
3. Für den Stationsdienst und die Zugsbegleitung	39,351	91	207	20	24	—	39,535	11
4. Für den Fahr- und Werkstättedienst	136,593	11	1,201	85	—	—	137,794	96
	135,844,916	**66**	**193,072** *** 32,648**	**95** **35**	**915,709** *** 32,648**	**96** **35**	**135,122,279**	**65**
Abzüglich: Bundessubvention	6,000,000	—	—	—	—	—	6,000,000	—
Gesamt-Total	**129,844,916**	**66**	**193,072** *** 32,648**	**95** **35**	**915,709** *** 32,648**	**96** **35**	**129,122,279**	**65**

* Uebertrag innerhalb der Rubriken der Baurechnung.

A². Baurechnung für die Linie Spiez-Frutigen 1928.

	Stand am 31. Dez. 1927		Ausgaben im Jahr 1928		Rückerstattungen im Jahr 1928		Stand am 31. Dez. 1928	
I. Allgemeine Kosten	**518.901**	**64**	**570**	**10**	—	—	**519.471**	**74**
a. Verwaltung und Bauleitung	*276,798*	*15*	*570*	*10*	—	—	*277,368*	*25*
1. Gehalte, Taggelder und Reiseauslagen	248,314	59	542	15	—	—	248,856	74
2. Bureau- und Materialkosten	11,270	24	27	95	—	—	11,298	19
3. Mobiliar, Instrumente und Messgeräte	1,542	70	—	—	—	—	1,542	70
4. Miete und Unterhalt der Lokale	3,519	30	—	—	—	—	3,519	30
5. Allgemeine Rechtskosten und Gutachten	510	03	—	—	—	—	510	03
6. Verschiedenes	11,641	29	—	—	—	—	11,641	29
b. Verzinsung des Baukapitals	*242,103*	*49*	—	—	—	—	*242,103*	*49*
1. Aktienzinse	72,523	67	—	—	—	—	72,523	67
2. Obligationenzinse	168,028	27	—	—	—	—	168,028	27
3. Sonstige Zinse und Unkosten	1,551	55	—	—	—	—	1,551	55
II. Bahnanlage und feste Einrichtungen	**5,575.206**	**51**	**17,519**	**05**	**27.406**	**20**	**5,565.319**	**36**
a. Erwerb von Grund und Rechten	*490,409*	*29*	—	—	*15,645*	—	*474,764*	*29*
1. Gehalte, Reise-, Schätzungs- und Gerichtskosten	14,194	65	—	—	1,568	—	12,626	65
2. Entschädigungen aller Art	462,915	32	—	—	14,077	—	448,838	32
3. Katasterpläne und Vermarkung	6,942	60	—	—	—	—	6,942	60
4. Verschiedenes	6,356	72	—	—	—	—	6,356	72
b. Unterbau	*2,686,240*	*06*	*17,519*	*05*	*11,761*	*20*	*2,691,997*	*91*
1. Erdarbeiten, Mauern, Anpflanzungen, Entwässerungen etc.	597,067	11	—	—	—	—	597,067	11
2. Tunnels und Galerien	810,705	72	—	—	—	—	810,705	72
3. Brücken, Viadukte und Durchlässe	335,867	76	—	—	—	—	335,867	76
4. Bettung und Beschotterung der Geleise	103,883	48	—	—	—	—	103,883	48
5. Einbettung von Strassen, Wegen und Vorplätzen	83,036	46	—	—	—	—	83,036	46
6. Fluss- und Uferbauten und Bergverbauungen	754,863	89	16,790	65	11,761	20	759,893	34
7. Verschiedenes	815	64	728	40	—	—	1,544	04
c. Oberbau	*866,217*	*69*	—	—	—	—	*866,217*	*69*
1. Schienenunterlagen (Schwellen der Geleise und der Weichen etc.)	228,077	12	—	—	—	—	228,077	12
2. Schienen und deren Befestigungsmittel	422,884	49	—	—	—	—	422,884	49
3. Weichen, Drehscheiben und Schiebebühnen (auch Geleisekreuzungen und Geleiseabschlüsse, sowie die Fundamente)	162,291	56	—	—	—	—	162,291	56
4. Legen des Oberbaues	47,764	32	—	—	—	—	47,764	32
5. Verschiedenes	5,200	20	—	—	—	—	5,200	20

	Stand am 31. Dez. 1927		Ausgaben im Jahr 1928		Rückerstattungen im Jahr 1928		Stand am 31. Dez. 1928	
d. Hochbau und mechanische Einrichtungen	*917,264*	*56*	—	—	—	—	*917,264*	*56*
1. Verwaltungsgebäude und Wohnhäuser	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Gebäude für den allgemeinen Betriebsdienst	701,951	85	—	—	—	—	701,951	85
3. Beleuchtungsanlagen im Freien	8,325	62	—	—	—	—	8,325	62
4. Wasserversorgung und Reinigungsanlagen im Freien	37,022	70	—	—	—	—	37,022	70
5. Hebekranen, Brückenwagen und Ladeprofil der Stationen	7,758	98	—	—	—	—	7,758	98
6. Maschinen und mechanische Einrichtungen der Werkstätten (ausgeschlossen die Werkstätten als Hilfsbetriebe)	161,917	86	—	—	—	—	161,917	86
7. Verschiedenes	287	55	—	—	—	—	287	55
e. Einrichtungen für die elektrische Zugsförderung	*448,068*	*57*	—	—	—	—	*448,068*	*57*
1. Gebäude für den elektrischen Betrieb	25,297	45	—	—	—	—	25,297	45
2. Ausrüstung der Unterwerke und Schaltposten	39,468	40	—	—	—	—	39,468	40
3. Leitungen über dem Bahnkörper	365,693	39	—	—	—	—	365,693	39
4. Kontaktschiene	—	—	—	—	—	—	—	—
5. Schienenverbinder	—	—	—	—	—	—	—	—
6. Speise-, Rück- und Uebertragungsleitungen	—	—	—	—	—	—	—	—
7. Kosten des Probebetriebes und Verschiedenes	17,609	33	—	—	—	—	17,609	33
f. Telegraph, Signale und Sicherungsanlagen	*167,006*	*34*	—	—	—	—	*167,006*	*34*
1. Telegraphen- und Telephonleitungen	43,874	46	—	—	—	—	43,874	46
2. Signal- und Sicherungsanlagen	84,792	54	—	—	—	—	84,792	54
3. Orientierungs- und Ordnungszeichen	5,033	20	—	—	—	—	5,033	20
4. Einfriedigung und Wegschranken	32,691	94	—	—	—	—	32,691	94
5. Verschiedenes	614	20	—	—	—	—	614	20
III. Rollmaterial	**813,008**	**94**	—	—	**191,320**	**17**	**621,688**	**77**
1. Dampf-Lokomotiven und Tender	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Elektrische Lokomotiven	191,320	17	—	—	191,320	17	—	—
3. Motor-Personenwagen	298,314	14	—	—	—	—	298,314	14
4. Personenwagen	190,550	68	—	—	—	—	190,550	68
5. Gepäckwagen	18,223	95	—	—	—	—	18,223	95
6. Güterwagen	110,900	—	—	—	—	—	110,900	—
7. Dienstwagen (auch Heizwagen)	3,700	—	—	—	—	—	3,700	—
IV. Mobiliar und Gerätschaften	**111,804**	**97**	**2,752**	**65**	—	—	**114,557**	**62**
1. Für die allgemeine Verwaltung	227	50	—	—	—	—	227	50
2. Für den Unterhalt und die Bewachung der Bahn	11,191	92	—	—	—	—	11,191	92
3. Für den Stationsdienst und die Zugsbegleitung	19,013	67	5	80	—	—	19,019	47
4. Für den Fahr- und Werkstättedienst	81,371	88	2,746	85	—	—	84,118	73
Gesamt-Total	**7,018,922**	**06**	**20,841**	**80**	**218,726**	**37**	**6,821,037**	**49**

A[3]. Baurechnung für die Linie Scherzligen-Bönigen 1928.

	Stand am 31. Dez. 1927		Ausgaben im Jahr 1928		Rückerstattungen im Jahr 1928		Stand am 31. Dez. 1928	
I. Allgemeine Kosten . . .	**1,435,053**	**51**	**1,938**	**45**	**954**	**25**	**1,436,037**	**71**
a. Verwaltung und Bauleitung	752,006	46	1,938	45	954	25	752,990	66
b. Verzinsung des Baukapitals	683,047	05	—	—	—	—	683,047	05
II. Bahnanlage und feste Einrichtungen	**16,290,995**	**96**	**184,820**	**85**	**56,774**	**40**	**16,419,042**	**41**
a. Erwerb von Grund und Rechten	2,157,645	69	334	—	35,910	—	2,122,069	69
b. Unterbau	6,429,311	72	14,832	75	4,761	40	6,439,383	07
c. Oberbau	2,364,981	79	120,896	95	3,769	20	2,482,109	54
d. Hochbau und mechanische Einrichtungen . .	2,189,522	01	13,733	55	7,792	55	2,195,463	01
e. Einrichtungen für die elektrische Zugsförderung	1,910,860	86	19,393	60	3,180	—	1,927,074	46
f. Telegraph, Signale und Sicherungsanlagen .	1,238,673	89	15,630	—	1,361	25	1,252,942	64
III. Rollmaterial	**4,172,594**	**77**	**50,729**	**30**	**8,960**	**35**	**4,214,363**	**72**
1. Dampf-Lokomotiven und Tender	504,246	53	10,000	—	—	—	514,246	53
2. Elektrische Lokomotiven	1,942,800	30	—	—	—	—	1,942,800	30
3. Motor-Personenwagen	—	—	—	—	—	—	—	—
4. Personenwagen	1,101,360	94	32,888	90	—	—	1,134,249	84
5. Gepäckwagen	157,572	30	7,840	40	8,960	35	156,452	35
6. Güterwagen	424,804	70	—	—	—	—	424,804	70
7. Dienstwagen	41,810	—	—	—	—	—	41,810	—
IV. Mobiliar und Gerätschaften . .	**206,181**	**40**	**339**	—	**1,027**	**95**	**205,492**	**45**
V. Hilfsbetriebe	**817,248**	**67**	**2,301**	**75**	—	—	**819,550**	**42**
a. Werkstätten: feste Einrichtungen	717,619	27	636	90	—	—	718,256	17
Mobiliar und Gerätschaften . .	99,629	40	1,664	85	—	—	101,294	25
Gesamt-Total	**22,922,074**	**31**	**240,129**	**35**	**67,716**	**95**	**23,094,486**	**71**

A4. Baurechnung für die Linie Münster-Lengnau 1928.

	Stand am 31. Dez. 1927		Ausgaben im Jahr 1928		Rückerstattungen im Jahr 1928		Stand am 31. Dez. 1928	
I. Allgemeine Kosten	**1,356,449**	**84**	**22,916**	**05**	**1,858**	**50**	**1,377,507**	**39**
a. Verwaltung und Bauleitung	*736,055*	*85*	*14,416*	*05*	*1,608*	*50*	*748,863*	*40*
1. Gehalte, Taggelder und Reiseauslagen . . .	639,156	72	14,331	50	1,608	50	651,879	72
2. Bureau- und Materialkosten	41,961	78	84	55	—	—	42,046	33
3. Mobiliar, Instrumente und Messgeräte . . .	5,194	68	—	—	—	—	5,194	68
4. Miete und Unterhalt der Lokale	11,420	09	—	—	—	—	11,420	09
5. Allgemeine Rechtskosten und Gutachten . .	27,806	90	—	—	—	—	27,806	90
6. Verschiedenes	10,515	68	—	—	—	—	10,515	68
b. Verzinsung des Baukapitals	*620,393*	*99*	*8,500*	—	*250*	—	*628,643*	*99*
1. Aktienzinse	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Obligationenzinse	609,540	84	—	—	250	—	609,290	84
3. Sonstige Zinse und Unkosten	10,853	15	8,500	—	—	—	19,353	15
II. Bahnanlage und feste Einrichtungen	**23,659,552**	**70**	**382,829**	**15**	**63,729**	**70**	**23,978,652**	**15**
a. Erwerb von Grund und Rechten	*1,207,340*	*11*	*2,318*	*25*	*6,120*	—	*1,203,538*	*36*
1. Gehalte, Reise-, Schätzungs- und Gerichtskosten	103,506	28	—	—	320	—	103,186	28
2. Entschädigungen aller Art	1,093,850	93	2,318	25	5,800	—	1,090,369	18
3. Katasterpläne und Vermarkung	8,308	65	—	—	—	—	8,308	65
4. Verschiedenes	1,674	25	—	—	—	—	1,674	25
b. Unterbau	*21,140,797*	*80*	*91,893*	*10*	*43,968*	*30*	*21,188,722*	*60*
1. Erdarbeiten, Mauern, Anpflanzungen, Entwässerungen etc.	1,151,248	90	48,343	10	1,700	—	1,197,892	—
2. Tunnels und Galerien	17,849,172	99	40,000	—	42,268	30	17,846,904	69
3. Brücken, Viadukte und Durchlässe	1,085,119	05	3,550	—	—	—	1,088,669	05
4. Bettung und Beschotterung der Geleise . .	178,977	46	—	—	—	—	178,977	46
5. Einbettung von Strassen, Wegen und Vorplätzen	109,656	45	—	—	—	—	109,656	45
6. Fluss- und Uferbauten und Bergverbauungen .	76,040	05	—	—	—	—	76,040	05
7. Verschiedenes	690,582	90	—	—	—	—	690,582	90
c. Oberbau	*675,619*	*65*	—	—	—	—	*675,619*	*65*
1. Schienenunterlagen (Schwellen der Geleise und der Weichen etc.)	222,637	36	—	—	—	—	222,637	36
2. Schienen und deren Befestigungsmittel . .	318,675	—	—	—	—	—	318,675	—
3. Weichen, Drehscheiben und Schiebebühnen (auch Geleisekreuzungen und Geleiseabschlüsse, sowie die Fundamente)	50,205	25	—	—	—	—	50,205	25
4. Legen des Oberbaues	76,885	69	—	—	—	—	76,885	69
5. Verschiedenes	7,216	85	—	—	—	—	7,216	35

	Stand am 31. Dez. 1927		Ausgaben im Jahr 1928		Rückerstattungen im Jahr 1928		Stand am 31. Dez. 1928	
d. Hochbau und mechanische Einrichtungen	*330,490*	*52*	*6,070*	—	*400*	—	*336,160*	*52*
1. Verwaltungsgebäude und Wohnhäuser	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Gebäude für den allgemeinen Betriebsdienst	291,341	46	800	—	50	—	292,091	46
3. Beleuchtungsanlagen im Freien	2,511	35	1,770	—	300	—	3,981	35
4. Wasserversorgung und Reinigungsanlagen im Freien	11,711	01	—	—	—	—	11,711	01
5. Hebekranen, Brückenwagen und Ladeprofile der Stationen	17,100	30	3,500	—	50	—	20,550	30
6. Maschinen und mechanische Einrichtungen der Werkstätten (ausgeschlossen die Werkstätten als Hilfsbetriebe)	—	—	—	—	—	—	—	—
7. Verschiedenes	7,826	40	—	—	—	—	7,826	40
e. Einrichtungen für die elektrische Zugsförderung	—	—	*254,695*	*80*	—	—	*254,695*	*80*
1. Gebäude für den elektrischen Betrieb	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Ausrüstung der Unterwerke und Schaltposten	—	—	5,700	—	—	—	5,700	—
3. Leitungen über dem Bahnkörper	—	—	244,525	80	—	—	244,525	80
4. Kontaktschiene	—	—	—	—	—	—	—	—
5. Schienenverbinder	—	—	4,470	—	—	—	4,470	—
6. Speise-, Rück- und Uebertragungsleitungen	—	—	—	—	—	—	—	—
7. Kosten des Probebetriebes und Verschiedenes	—	—	—	—	—	—	·	—
f. Telegraph, Signale und Sicherungsanlagen	*305,304*	*62*	*27,852*	—	*13,241*	*40*	*319,915*	*22*
1. Telegraphen- und Telephonleitungen	65,811	90	17,838	50	3,352	80	80,297	60
2. Signal- und Sicherungsanlagen	214,663	82	10,013	50	9,888	60	214,788	72
3. Orientierungs- und Ordnungszeichen	1,969	35	—	—	—	—	1,969	35
4. Einfriedigung und Wegschranken	20,759	55	—	—	—	—	20,759	55
5. Verschiedenes	2,100	—	—	—	—	—	2,100	—
III. Rollmaterial	**7,890**	—	—	—	—	—	**7,890**	—
1. Dampf-Lokomotiven und Tender	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Elektrische Lokomotiven	—	—	—	—	—	—	—	—
3. Motor-Personenwagen	—	—	—	—	—	—	—	—
4. Personenwagen	—	—	—	—	—	—	—	—
5. Gepäckwagen	—	—	—	—	—	—	—	—
6. Güterwagen	—	—	—	—	—	—	—	—
7. Dienstwagen (auch Heizwagen)	7,890	—	—	—	—	—	7,890	—
IV. Mobiliar und Gerätschaften	**33,110**	**65**	**746**	—	—	—	**33,856**	**65**
1. Für die allgemeine Verwaltung	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Für den Unterhalt und die Bewachung der Bahn	26,199	—	710	50	—	—	26,909	50
3. Für den Stationsdienst und die Zugsbegleitung	6,911	65	35	50	—	—	6,947	15
4. Für den Fahr- und Werkstättedienst	—	—	—	—	—	—	—	—

	Stand am 31. Dez. 1927		Ausgaben im Jahr 1928		Rückerstattungen im Jahr 1928		Stand am 31. Dez. 1928	
V. Hilfsbetriebe: Kraftwerk Grenchen	246,143	20	—	—	195	50	245,947	70
I. Allgemeine Kosten	10,000	—	—	—	—	—	10,000	—
a. Verwaltung und Bauleitung	10,000	—	—	—	—	—	10,000	—
b. Verzinsung des Baukapitals	—	—	—	—	—	—	—	—
II. Anlage des Werkes	234,901	45	—	—	—	—	234,901	45
a. Erwerb von Grund und Rechten	*5,706*	*80*	—	—	—	—	*5,706*	*80*
1. Gehalte, Reise-, Schätzungs- und Gerichtskosten	644	10	—	—	—	—	644	10
2. Konzessionen und Rechte	884	60	—	—	—	—	884	60
3. Aenderungen an Nachbaranlagen, Schutzbauten in fremdem Gebiet	—	—	—	—	—	—	—	—
4. Grundstücke, Anlagen, Pflanzungen	4,178	10	—	—	—	—	4,178	10
b. Strassen, Brücken, Verbauungen auf eigenem Gebiet	*1,312*	—	—	—	—	—	*1,312*	—
c. Wasserleitungsanlagen (Staudämme, Wasserfassungen, Kanäle und Stollen, Druckleitungen [bis zum Abschluss vor den Turbinen], Schleusen, Fallen und mechan. Betätigungsvorrichtungen	*161,589*	*55*	—	—	—	—	*161,589*	*55*
d. Gebäude für den Betrieb (Maschinenhäuser, Wärterhäuser, Verwaltungsgebäude) *samt fester Ausstattung*	*22,636*	*95*	—	—	—	—	*22,636*	*95*
e. Wasserturbinen samt Zubehör	*9,483*	*10*	—	—	—	—	*9,483*	*10*
f. Andere Kraftmaschinen samt Zubehör . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
g. Elektrische Maschinen, Umformer und Kraftspeicher	*18,346*	*20*	—	—	—	—	*18,346*	*20*
h. Apparate und innere Leitungsanlage (samt elektrischer Beleuchtung und Werkstättenantrieb)	*15,694*	*75*	—	—	—	—	*15,694*	*75*
i. Verschiedenes	*132*	*10*	—	—	—	—	*132*	*10*
III. Mobiliar und Gerätschaften	1,241	75	—	—	195	50	1,046	25
Gesamt-Total	**25,303,146**	**39**	**406,491**	**20**	**65,783**	**70**	**25,643,853**	**89**

B. Betriebsrechnung der Bahn 1928.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Betriebseinnahmen.						
I. Aus dem Personenverkehr . . .			4,518,191	77		
II. Aus dem Gepäck-, Tier- und Güterverkehr.						
1. Vom Gepäck	328,625	17				
2. Von Tieren	210,157	32				
3. Von Gütern	5,523,656	63	6,062,439	12		
III. Aus dem Postverkehr.						
1. Für Poststücke über 5 kg	296,834	40				
2. Zuschuss für Poststücke, Personal und Postwagen	—	—				
3. Für besondere Dienstleistungen	—	—	296,834	40	10,877,465	29
IV. Verschiedene Einnahmen.						
A. Pacht- und Mietzinse.						
1. Für Bahnhöfe und Bahnstrecken	1,916	45				
2. Für Rollmaterial	249,588	86				
3. Für Gebäude, Lokale, Grundstücke u. dgl. . .	160,789	—	412,294	31		
B. Rohertrag von Hilfsbetrieben. (Werkstätte Bönigen und Kraftwerk Grenchen) .			196,788	70		
C. Verschiedenes			12,673	38	621,751	39
Total der Betriebseinnahmen					11,499,216	68

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Betriebsausgaben.						
I. Allgemeine Verwaltung.						
A. Personalkosten.						
1. *a.* Verwaltungsbehörden (Aktionärversammlung, Rechnungsrevisoren, Verwaltungsrat, Direktion) . . . . Fr. 26,727. 70						
b. Betriebsleitung . . . . » 16,257. 05	42,984	75				
2. Sekretariat, Kanzlei und Nebendienste	32,354	70				
3. Buchhaltung und Hauptkasse	30,664	05				
4. Einnahmenkontrolle und statistisches Bureau . .	138,585	88				
5. Tarif- und Frachtreklamationsbureau	65,777	90				
6. Telegraphisten der Zentralverwaltung . . .	5,732	95				
7. Abwartpersonal der Zentralverwaltung	14,887	85	330,988	08		
B. Nebenkosten.						
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Porti etc. . . .	28,537	01				
2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Diensträume	7,383	81				
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	634	22				
4. Verschiedenes	11,281	08	47,836	12	378,824	20
II. Unterhalt und Bewachung der Bahn.						
A. Personalkosten.						
1. Bahningenieure und deren Hilfspersonal . . .	44,216	85				
2. Bahnmeister und Gehilfen	43,919	55				
3. Bahnwärter, Schrankenwärter und Stellvertreter . .	125,480	40				
4. Wärtervorstände und Weichenwärter	23,548	40				
	237,165	20				
Gemeinschaftskosten Thun, Brig, Münster und Lengnau	4,247	10	241,412	30		
B. Nebenkosten.						
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Porti etc. . . .	4,348	71				
2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Diensträume	984	50				
3. Beleuchtung der Bahn	3,155	20				
4. Ergänzung und Unterhalt des Inventars (wovon Fr. 339. 85 zu Lasten des Erneuerungsfonds) . .	11,026	20				
5. Verschiedenes	5,746	05				
	25,260	66				
Gemeinschaftskosten Thun, Interlaken-Ost, Brig, Münster und Lengnau	1,193	40	26,454	06		
C. Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen.						
a. Unterhalt der Bahnanlagen.						
1. Unterbau	209,821	81				
2. Oberbau	179,571	18				
3. Hochbau und mechanische Einrichtungen . . .	34,940	53				
4. Telegraph, Signale und Sicherungsanlagen . . .	57,341	15				
5. Räumung der Bahn von Schnee und Eis . . .	13,912	25				
Uebertrag	495,586	92	267,866	36	378,824	20

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Uebertrag	495,586	92	267,866	36	378,824	20
b. Erneuerung des Oberbaues:						
1. Schwellen und Brückenhölzer . . Fr. 28,788. 35						
2. Schienen und deren Befestigungsmittel . . . . » 72,266. 05						
3. Weichen und deren Bestandteile . » 7,256. 95						
Fr. 108,311. 35						
Hieron:						
Zu Lasten des Erneuerungsfonds . Fr. 101,567. 20						
Zu Lasten der Betriebsrechnung . » 6,744. 15	108,311	35				
Gemeinschaftskosten Thun, Interlaken-Ost, Brig, Münster und Lengnau	100,036	96	703,935	23	971,801	59
III. Stationsdienst und Zugsbegleitung.						
A. Personalkosten.						
1. Leitung des Stations- und Zugsdienstes	82,218	80				
2. Bahnhof- und Stationspersonal	833,798	32				
3. Zugsbegleitungspersonal	652,152	90				
	1,568,170	02				
Gemeinschaftskosten Thun, Interlaken-Ost, Brig, Münster und Lengnau	416,512	39	1,984,682	41		
B. Nebenkosten.						
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Porti etc. . . .	34,530	40				
2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Diensträume, Beleuchtung der Bahnhöfe und Stationen .	51,807	65				
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars (wovon Fr. 1,736. 60 zu Lasten des Erneuerungsfonds). .	11,058	55				
4. Verbrauchsmaterialien für den Stationsdienst und Verschiedenes	5,093	90				
	102,490	50				
Gemeinschaftskosten Thun, Interlaken-Ost, Brig, Münster und Lengnau	22,542	37	125,032	87	2,109,715	28
IV. Fahr- und Werkstättedienst.						
A. Personalkosten.						
1. Leitung des Fahr- und Werkstättedienstes . . .	31,041	20				
2. Fahrpersonal	604,143	78				
3. Personal für Ausrüstung und Reinigung des Fahrmaterials	143,467	25				
4. Personal der Unterwerke und Schaltposten . . .	12,243	05				
	790,895	28				
Gemeinschaftskosten Thun, Brig, Münster und Lengnau	75,954	43	866,849	71		
Uebertrag			866,849	71	3,460,341	07

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Uebertrag			866,849	71	3,460,341	07
B. Nebenkosten.						
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Porti etc. . .	3,556	82				
2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Diensträume	4,907	90				
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars (wovon Fr. 21. — zu Lasten des Erneuerungsfonds) . .	3,626	30				
4. Verschiedenes	50	70				
	12,141	72				
Gemeinschaftskosten Thun und Brig	472	75	12,614	47		
C. Material- und Kraftverbrauch des Rollmaterials.						
1. Brennmaterial	92,853	44				
2. Elektrische Kraft	849,178	25				
3. Schmiermaterial	13,230	73				
4. Beleuchtungsmaterial	34,991	67				
5. Reinigungs- und Desinfektionsmaterial, Wasser, Streusand und Verschiedenes	6,710	77				
	996,964	86				
Gemeinschaftskosten Thun, Brig, Münster und Lengnau	52,109	28	1,049,074	14		
D. Unterhalt und Erneuerung der mechanischen und elektrischen Einrichtungen.						
1. Maschinen und mechanische Einrichtungen der Werkstätten	—	—				
2. Gebäude für den elektrischen Betrieb	474	25				
3. Ausrüstung der Unterwerke und Schaltposten . .	9,808	85				
4. Stromleitungsanlagen (wovon Fr. 933. 10 zu Lasten des Erneuerungsfonds)	102,629	55				
	112,912	65				
Gemeinschaftskosten Thun, Brig und Interlaken-Ost .	—	—	112,912	65		
E. Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials.						
1. Dampflokomotiven und Tender	77,195	50				
2. Elektrische Lokomotiven (wovon Fr. 66,497. 25 zu Lasten des Erneuerungsfonds)	590,566	87				
3. Motor-Personenwagen	101,304	05				
4. Personenwagen	297,317	50				
5. Gepäckwagen (wovon Fr. 3,186. 75 zu Lasten des Erneuerungsfonds)	44,872	95				
6. Güterwagen	104,848	36				
7. Dienstwagen (auch Heizwagen)	21,141	60				
	1,237,246	83				
Gemeinschaftskosten Thun und Brig	13,572	39	1,250,819	22	3,292,270	19
Uebertrag					6,752,611	26

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Uebertrag					6,752,611	26
V. Verschiedene Ausgaben.						
A. Pacht- und Mietzinse.						
1. Für Bahnhöfe und Bahnstrecken	—	—				
2. Für Rollmaterial	277,087	77				
3. Für sonstige Objekte	17,596	67				
	294,684	44				
Gemeinschaftskosten Thun, Brig, Münster und Lengnau	129,751	12	424,435	56		
B. Verlust auf Hilfsbetrieben (Materialverwaltung)			28,405	34		
C. Sonstige Ausgaben.						
1. Gerichts- und Prozesskosten	—	—				
2. Feuerversicherungen und Entschädigungen . . .	26,380	63				
3. Unfallversicherungen und Entschädigungen . . .	140,172	41				
4. Andere Versicherungen und Transportentschädigungen	8,173	95				
5. Transportkosten infolge von Bahnunterbrechungen .	430	—				
6. Steuern und Abgaben	71,333	78				
7. Beiträge an Hilfskassen und Wohlfahrtseinrichtungen, Pensionen, Unterstützungen und Geschenke . .	266,000	12				
8. Reklame, Propaganda und Verschiedenes . . .	152,124	07				
	664,614	96				
Gemeinschaftskosten Thun, Interlaken-Ost, Brig, Münster und Lengnau	60,416	46	725,031	42	1,177,872	32
Total der Betriebsausgaben					7,930,483	58

Rechnungs-Abschluss.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Total der Betriebseinnahmen	11,499,216	68	11,499,216	68
Total der Betriebsausgaben mit Erneuerungskosten (Fr. 174,281.75)	7,930,483	58	—	—
Total der Betriebsausgaben ohne Erneuerungskosten	—	—	7,756,201	83
Ueberschuss der Einnahmen	3,568,733	10	3,743,014	85

C. Gewinn- und Verlustrechnung

Einnahmen.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1. Ueberschuss der Betriebseinnahmen,				
Erneuerungskosten eingerechnet	3,568,733	10		
Zuschüsse aus den Erneuerungsfonds B.L.S. (Fr. 162,735.50) und M. L. (Fr. 11,546.25)	174,281	75		
Reiner Ueberschuss der Betriebseinnahmen			3,743,014	85
2. Ertrag der Wertbestände und Guthaben . . . . . (davon Ertrag der Wertschriften Fr. 4,386.80)			131,585	02
3. Rohertrag der Nebengeschäfte:				
Ueberschuss der Betriebseinnahmen der Dampfschiffahrt Thuner- und Brienzersee			96,765	91
4. Zuschüsse aus den Spezialfonds:				
a. Aus dem Erneuerungsfonds B. L. S. zur Deckung der an die Bern-Neuenburg-Bahn vergüteten Einlagen für die elektrischen Lokomotiven Ce 4/6 315—317	89,108	35		
b. Aus dem Erneuerungsfonds für den Dampfschiffbetrieb zur Deckung der Wertabschreibung des abgebrochenen Dampfbootes «Stadt Thun»	71,000	—		
c. Aus der Spezialreserve aus getilgtem Aktienkapital . .	202,195	78	362,304	13
5. Sonstige Einnahmen:				
Vergütung des Internationalen Wagenverbandes (R. I. C.) für Wagenmieten pro 1925—1927			58,559	65
			4,392,229	56

für das Jahr 1928.

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1. Verzinsung der festen Anleihen:				
5 % Anleihen I. Rang Scherzligen-Bönigen (Elektrifikation)	215,421	40		
5³/₄ % Pfandbriefe auf dem Verwaltungsgebäude . . .	46,000	—		
5—4 % Anleihen I. Rang Frutigen-Brig	1,302,265	—		
5—4 % » I. Rang Münster-Lengnau	1,053,986	67		
5—4 % » I. Rang Spiez-Frutigen	32,860	—		
4 % » I. Rang Scherzligen-Bönigen	192,000	—		
4¹/₂ % » II. Rang Scherzligen-Bönigen	585,000	—		
4¹/₂ % » II. Rang Spiez-Frutigen	99,000	—		
5—4¹/₄—4 % Anleihen I. Rang Dampfschiffunternehmen Thuner- und Brienzersee 1891/93	34,660	—		
Anleihen I. Rang Dampfschiffunternehmen Thuner- und Brienzersee von 1928, Zins variabel, max. 5 %, Betreffnis pro 1928, 1,816 %	12,105	90	3,573,298	97
2. Verzinsung der schwebenden Schulden			—	—
3. Finanzunkosten, Kursverluste, Gebühren etc. . . .			9,104	69
4. Tilgungen und Abschreibungen:				
a. Rückzahlung von Schuldkapital, Elektrifikationsanleihen, an Schweizerische Eidgenossenschaft . Fr. 29,615. 55 an Kanton Bern . . . . » 29,163. 05	58,778	60		
b. Abschreibung vom Konto «Nebengeschäfte» des Wertes des abgebrochenen Dampfbootes «Stadt Thun» (nach Abzug des Altmaterialwertes)	71,000	—	129,778	60
5. Einlagen in die Spezialfonds:				
a. Einlage in den Erneuerungsfonds Scherzligen-Bönigen und Spiez-Brig	485,737	15		
b. Einlage in den Erneuerungsfonds Münster-Lengnau . .	18,912	95		
c. Einlage in den Erneuerungsfonds für die Werkstätten .	16,169	70		
d. Einlage in den Erneuerungsfonds für das Kraft- und Pumpwerk Grenchen	1,119	15		
e. Einlage in den Erneuerungsfonds für den Dampfschiffbetrieb	50,000	—		
f. Einlage in den Uferschutz- und Schwellenfonds . . .	6,000	—	577,938	95
6. Sonstige Ausgaben:				
a. Ausgaben für Pumpen des Wassers für die Gemeinde Grenchen	13,000	—		
b. Vergütung an die Bern-Neuenburg-Bahn der Einlagen in den Erneuerungsfonds für die elektrischen Lokomotiven Ce 4/6 315—317	89,108	35	102,108	35
			4,392,229	56

D. Bilanz auf

Aktiven.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1. Baukonto der Bahn:				
a. Baukonto Frutigen-Brig . . . Fr. 135,122,279. 65				
abzüglich Bundessubvention . » 6,000,000. —	129,122,279	65		
b. Baukonto Spiez-Frutigen	6,821,037	49		
c. Baukonto Scherzligen-Bönigen	23,094,486	71		
d. Baukonto Münster-Lengnau	25,643,853	89	184,681,657	74
2. Unvollendete Bauobjekte			365,514	29
3. Verwendungen auf Nebengeschäfte:				
Dampfschiffahrt Thuner- und Brienzersee	3,764,748	87		
Schiffshafen Thun	1,017,020	54	4,781,769	41
4. Verwaltungsgebäude			798,847	85
5. Wertbestände und Guthaben:				
a. Kasse, Postcheck- und Bankguthaben	2,878,680	08		
b. Wertschriften	135,685	—		
c. Verschiedene Schuldner	3,564,516	47	6,578,881	55
d. Kautionsdepots . . . . Fr. 330,447. 50				
6. Entbehrliche Liegenschaften			112,402	20
7. Materialvorräte und Ersatzstücke			2,183,566	72
8. Verschiedenes:				
Zu tilgende Zinsgarantieleistungen des Kantons Bern auf dem Obligationenanleihen Frutigen-Brig II. Rang . .			9,939,134	80
			209,441,774	56

31. Dezember 1928.

Passiven.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1. Gesellschaftskapital:				
a. 30,138 Prioritätsaktien I. Ranges à Fr. 500. — Fr. 15,069.000. —				
4,185 Genussscheine à » 100. — » 418,500. —	15,487,500	—		
b. 76,640 Prioritätsaktien II. Ranges à Fr. 400. —	30,656,000	—		
c. 54,560 Stammaktien à Fr. 250. —	13,640,000	—	59,783,500	—
2. Feste Anleihen:				
a. 5 % Anleihen I. Rang Scherzligen-Bönigen vom 1. Januar 1923 (Elektrifikation) ursprünglich Fr. 4,570,000. —	4,256,962	05		
b. 4—5 % Anleihen I. Rang Frutigen-Brig vom 1. November 1906: à 5 % Fr. 14,371,500. —				
à 4 % » 14,411,000. —	28,782,500	—		
c. 4—5% Anleihen I. Rang Münster-Lengnau vom 2. Dezember 1911: à 5 % Fr. 13,910,000. —				
à 4 % » 8,706,500. —	22,616,500	—		
d. 4—5 % Anleihen I. Rang Spiez-Frutigen v. 1. Mai 1901 à 5 % Fr. 86,000. —				
à 4 % » 714,000. —	800,000	—		
e. 4 % Anleihen I. Rang Scherzligen-Bönigen v. 1. Jan. 1901	4,800,000	—		
f. 4 % Anleihen II. Rang Frutigen-Brig vom 10. Juli 1912	42,000,000	—		
g. 4½ % Anleihen II. Rang Scherzligen-Bönigen vom 1. Okt. 1913	13,000,000	—		
h. 4½ % Anleihen II. Rang Spiez-Frutigen v. 1. Febr. 1915	2,200,000	—		
i. 5–4¼–4 % Anleihen Dampfschiffunternehmen Thuner- u. Brienzersee vom 1. Oktober 1891/1. April 1893: à 5 % Fr. 393,000. —				
à 4¼ % » 340,000. —				
à 4 % » 14,000. —	747,000	—		
k. Anleihen Dampfschiffunternehmen Thuner- und Brienzersee vom 1. Januar 1928, Zins variabel, max. 5 %	666,625	—	119,869,587	05
3. Grundpfändlich versicherte Schulden:				
Pfandbriefe auf dem Verwaltungsgebäude Genfergasse			800,000	—
4. Getilgtes Schuldkapital			262,308	35
5. Subventionen:				
Bundessubvention à fonds perdu: p. mem. Fr. 6,000,000. —				
6. Schwebende Schulden:				
a. Verfallene Titel und Coupons	972,465	75		
b. Nicht verfallene Ratenzinse	718,670	83		
c. Guthaben der Unterstützungskassen	8,929	30		
d. Verschiedene Gläubiger	4,287,427	69	5,987,493	57
e. Kautionsdeponenten Fr. 330,447. 50				
7. Spezialfonds:				
1. *a.* Erneuerungsfonds Scherzligen-Bönigen und Spiez-Brig	6,449,121	46		
b. » Münster-Lengnau	195,860	73		
c. » für die Werkstätten	200,868	21		
d. » für d. Kraft- u. Pumpwerk Grenchen	24,515	09		
e. » für den Dampfschiffbetrieb	1,626,258	03		
f. Uferschutz- und Schwellenfonds	147,520	—		
2. Spezialreserve aus getilgtem Aktienkapital	4,155,607	27	12,799,750	79
8. Verschiedenes:				
Zinsgarantie-Regress des Kantons Bern für die Verzinsung des Obligationenanleihens Frutigen-Brig II. Rang			9,939,134	80
			209,441,774	56

E. Spezial-

1. Erneue-

a. Erneuerungsfonds Scherzligen-Bönigen und Spiez-Brig.	Oberbau Fr.	Cts.
Einnahmen.		
Soll-Bestand auf 1. Januar 1928	1,618,375	64
Einlagen pro 1928:		
a. Oberbau . . . 2,30 % auf Fr. 8,288,893. —	190,644	50
b. Einrichtungen für die elektrische Zugsförderung . . . 1,50 % » » 4,083,884. —		
c. Rollmaterial:		
Dampf-Lokomotiven . . . 2,10 % » » 504,246. —		
Elektrische Lokomotiven . . . 1,85 % » » †) 6,589,508. —		
Motor-Personenwagen . . . 1,85 % » » 905,049. —		
Personenwagen . . . 1,75 % » » 3,171,066. —		
Lastwagen . . . 1,60 % » » 1,815,170. —		
d. Mobiliar und Gerätschaften . . . 2,50 % » » 545,049. — (Fr. 613,234. — abzüglich Fr. 68,185. —. Uebertrag auf E.-F. der Werkstätten: Mobiliar und Gerätschaften der Werkstätten Spiez und Brig.)		
e. Gutschrift zu Lasten der Baurechnung des Mehrwertes des Oberbaues infolge Geleiseverstärkung	111,181	—
Total	1,920,201	14
Ausgaben.		
Entnahmen pro 1928:		
a. für Erneuerung des Oberbaues:		
Materialkosten . . . Fr. 104,260. 15		
Arbeitslöhne 10 % . . . » 10,426. —		
Fr. 114,686. 15		
Abzüglich Altmaterialwerte . . . » 19,102. 20		
Fr. 95,583. 95		
Hiervon zu Lasten des Erneuerungsfonds	90,020	95
b. für Erneuerung der Einrichtungen für die elektrische Zugsförderung		
c. für Erneuerung des Rollmaterials		
d. für Mobiliar und Gerätschaften:		
Rubr. I B 3 . . . Fr. —. —		
» II B 4 . . . » 339. 85		
» III B 3 . . . » 1736. 60		
» IV B 3 . . . » 21. —		
e. Entnahme der an die Bern-Neuenburg-Bahn vergüteten Einlagen vom 15. Mai 1924 bis 20. Mai 1928 auf den von ihr übernommenen, bisher von der B. L. S. gemieteten elektr. Lokomotiven Ce 4/6, Nr. 315—317		
Soll-Bestand auf 31. Dezember 1928	1,830,180	19

†) Inkl. Fr. 1,200,000. — für die gemieteten elektr. Lokomotiven Ce 4/6 Nrn. 315—317, bis 20. Mai 1928.

*) Elektr. Lokomotiven Ce 6/6 Nr. 121 . . . Fr. 62,150. 45
» » Be 5/7 Nrn. 154, 159, 161 und 162 . . . » 4,346. 80
Gepäckwagen F 909 . . . » 3,186. 75

rechnungen 1928.

rungsfonds.

Einrichtungen für die elektrische Zugsförderung		Rollmaterial		Mobiliar und Gerätschaften		TOTAL	
Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
727,129	35	3,556,963	41	201,578	76	6,104,047	16
						190,644	50
61,258	30					61,258	30
		10,589	15				
		108,339	25				
		16,743	40				
		55,493	65				
		29,042	70			220,208	15
				13,626	20	13,626	20
						485,737	15
						111,181	—
788,387	65	3,777,171	56	215,204	96	6,700,965	31
						90,020	95
933	10					933	10
		69,684	—*)			69,684	—
				2,097	45	2,097	45
						162,735	50
		89,108	35			89,108	35
787,454	55	3,618,379	21	213,107	51	6,449,121	46

b. Erneuerungsfonds Münster-Lengnau.

	Oberbau Fr.	Cts.
Einnahmen.		
Soll-Bestand auf 1. Januar 1928	180,374	53
Einlagen pro 1928:		
a. Oberbau . . . 2,30 % auf Fr. 675,620. —	15,539	30
b. Einrichtungen für die elektr. Zugsförderung 1,50 % » » 254,696. —†)		
c. Rollmaterial: Lastwagen . . . 1,60 % » » 7,890. —		
d. Mobiliar und Gerätschaften . . . 2,50 % » » 33,111. —		
Total	195,913	83
Ausgaben.		
Entnahme pro 1928:		
a. für Erneuerung des Oberbaues:		
Materialkosten . . . Fr. 13,560. 65		
Arbeitslöhne 10 % . . . » 1,356. 05		
Fr. 14,916. 70		
Abzüglich Altmaterialwerte . . . » 2,189. 30		
Fr. 12,727. 40		
Hiervon zu Lasten des Erneuerungsfonds	11,546	25
b. für Erneuerung der Einrichtungen für die elektrische Zugsförderung		
c. für Erneuerung des Rollmaterials		
d. für Mobiliar und Gerätschaften:		
Rubr. II B 4 . . . Fr. —. —		
» III B 3 . . . » —. —		
Soll-Bestand auf 31. Dezember 1928	184,367	58

†) Ab 13. Mai 1928.

c. Erneuerungsfonds für die Werkstätten.

	Oberbau Fr.	Cts.
Einnahmen.		
Soll-Bestand auf 1. Januar 1928	22,411	80
Einlagen pro 1928:		
a. Oberbau . . . 2,30 % auf Fr. 82,346. —	1,893	95
b. Einrichtung für die elektr. Zugsförderung 1,50 % » » 23,078. —		
c. Maschinen u. mechanische Einrichtungen 2,50 % » » 389,369. —		
d. Mobiliar und Gerätschaften . . . 2,50 % » » 167,814. —		
Total	24,305	75
Ausgaben.		
Entnahme pro 1928:		
a. für Erneuerung des Oberbaues:		
Materialkosten . . . Fr. —. —		
Arbeitslöhne 10 % . . . » —. —		
Fr. —. —		
Abzüglich Altmaterialwerte . . . » —. —	—	—
b. für Erneuerung der Einrichtungen für die elektrische Zugsförderung		
c. für Erneuerung der Maschinen und mechanischen Einrichtungen		
d. für Mobiliar und Gerätschaften		
Soll-Bestand auf 31. Dezember 1928	24,305	75

Einrichtungen für die elektrische Zugsförderung		Rollmaterial		Mobiliar und Gerätschaften		TOTAL	
Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
—	—	2,485	60	5,633	90	188,494	03
						15,539	30
2,419	60					2,419	60
		126	25			126	25
				827	80	827	80
						18,912	95
2,419	60	2,611	85	6,461	70	207,406	98
						11,546	25
—	—					—	—
		—	—			—	—
				—	—	—	—
						11,546	25
2,419	60	2,611	85	6,461	70	195,860	73

Einrichtungen für die elektrische Zugsförderung		Maschinen und mechanische Einrichtungen		Mobiliar und Gerätschaften		TOTAL	
Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
2,538	65	106,184	50	53,563	56	184,698	51
						1,893	95
346	15					346	15
		9,734	25			9,734	25
				4,195	35	4,195	35
						16,169	70
2,884	80	115,918	75	57,758	91	200,868	21
						—	—
—	—					—	—
		—	—			—	—
				—	—	—	—
2,884	80	115,918	75	57,758	91	200,868	21

	Fr.	Cts.
d. Erneuerungsfonds für das Kraft- und Pumpwerk Grenchen.		
Einnahmen.		
Soll-Bestand am 1. Januar 1928	23,395	94
Einlage für das Jahr 1928: 2,5 % auf Fr. 44,766	1,119	15
Soll-Bestand am 31. Dezember 1928	24,515	09
e. Erneuerungsfonds für den Dampfschiffbetrieb.		
Einnahmen.		
Bestand am 1. Januar 1928	1,647,258	03
Einlage für das Jahr 1928	50,000	—
Total	1,697,258	03
Ausgaben.		
Entnahme zur Deckung der Abschreibung des Wertes des abgebrochenen Dampfbootes „Stadt Thun" . . . . Fr. 75,000.— abzüglich Altmaterialwert . . . . » 4,000.—	71,000	—
Bestand am 31. Dezember 1928	1,626,258	03
f. Uferschutz- und Schwellenfonds.		
Einnahmen.		
Bestand am 1. Januar 1928	141,520	—
Einlage für das Jahr 1928	6,000	—
Bestand am 31. Dezember 1928	147,520	—

2. Reservefonds 1928.

	Fr.	Cts.
Spezialreserve aus getilgtem Aktienkapital.		
Einnahmen.		
Bestand am 1. Januar 1928	3,742,203	05
Uebertrag vom Konto « Zurückgekaufte Obligationen » :		
Buchmässige Kursdifferenz auf der liquidierten, aus Obligationen Frutigen-Brig I. Ranges und Münster-Lengnau I. Ranges bestehenden Kautionshinterlage bei der Schweizerischen Eidgenossenschaft	615,600	—
	4,357,803	05
Ausgaben.		
Uebertrag auf Gewinn- und Verlustrechnung	202,195	78
Bestand am 31. Dezember 1928	4,155,607	27

3. Betriebsrechnung der Materialverwaltung 1928. (Hilfsbetrieb.)

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.				
Zuschläge auf Verbrauchsmaterialien	61,573	08		
Verschiedene Einnahmen: Zinse, Erlöse aus Gebinden, Altmaterial etc.	5,670	80		
Total der Einnahmen			67,243	88
Ausgaben.				
Betriebskosten:				
A. Personal:				
Gehalte, Taglöhne, Leistungen von Betriebsstellen, Reiseentschädigungen, Dienstkleider etc.			84,288	05
B. Nebenkosten:				
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Porti etc. . . .	1,444	57		
2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Diensträume	565	55		
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	2	40		
4. Miete und Unterhalt der Diensträume und Magazine .	1,500	—		
5. Unfallversicherungsprämien und Verschiedenes (Beiträge an die Hilfskassen etc.)	7,848	65	11,361	17
Total der Ausgaben			95,649	22
Rechnungsabschluss.				
Total der Einnahmen			67,243	88
Total der Ausgaben			95,649	22
Ueberschuss der Ausgaben (Uebertrag auf Betriebsausgaben, Rubr. V. B)			28,405	34

4. Rechnung der Werkstätte Bönigen pro 1928. (Hilfsbetrieb.)

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.				
I. Arbeitsleistungen, inkl. Material:				
a. für die Betriebsstellen, inkl. die mitbetriebenen Linien	1,632,752	85		
b. für die Baurechnung, die Hilfs- und Nebengeschäfte .	166,518	—		
c. für Dritte	20,731	55	1,820,002	40
II. Verkauf von Altmaterial			17,674	40
Total der Einnahmen			1,837,676	80
Ausgaben.				
I. Produktionskosten:				
a. Arbeitslöhne, Reiseentschädigungen, Dienstkleider etc.	914,339	17		
b. Verbrauchsmaterialien und Reservestücke	367,996	33	1,282,335	50
II. Unterhalt und Erneuerung:				
a. Anlagen, Gebäude und feste Einrichtungen . . .	19,108	37		
b. Mechanische Einrichtungen, Werkzeuge und Mobiliar:				
1. Ergänzung und Unterhalt . . . . Fr. 37,500. 59				
2. Abschreibung ausrangierter Objekte . . » —. —	37,500	59	56,608	96
III. Verschiedene Ausgaben:				
a. Bureau- und Aufsichtspersonal	58,304	52		
b. Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Porti etc. . . .	1,591	47		
c. Beleuchtung, Heizung und Reinigung	33,932	58		
d. Konsummaterialien für den Werkstättebetrieb (Kohlen, Oel, Putzfäden etc.)	19,876	84		
e. Betriebskraft	15,749	69		
f. Unfallentschädigungen und Unfallversicherungsprämien	28,595	31		
g. Verschiedenes (Beiträge an die Hilfskassen, Feuerversicherungen, Modelle etc.)	144,966	25	303,016	66
IV. Kapitalverzinsung:				
a. Verzinsung à 4 % der eigenen Kapitalien (inkl. Nebenwerkstätten)	61,959	85		
b. Entschädigung an die B. N. für Benützung der Werkstätteanlagen in Ausserholligen	3,332	35	65,292	20
V. Einlage in den Erneuerungsfonds für:				
a. Oberbau	1,893	95		
b. Einrichtungen für die elektrische Zugsförderung . .	346	15		
c. Maschinelle Anlagen	9,734	25		
d. Mobiliar und Gerätschaften	4,195	35		
	16,169	70		
e. Entschädigung an die B. N. für ihre Einlagen in den Erneuerungsfonds:				
1. Für die maschinellen Anlagen . . . Fr. 296. 60				
2. Für Mobiliar und Gerätschaften . . » 738. 75	1,035	35	17,205	05
Total der Ausgaben			1,724,458	37
Rechnungsabschluss.				
Einnahmen			1,837,676	80
Ausgaben			1,724,458	37
Netto-Ertrag			113,218	43
zuzüglich: Kapitalverzinsung			61,959	85
Einlage in den Erneuerungsfonds			16,169	70
Roh-Ertrag (Uebertrag auf Betriebseinnahmen Rubr. IV. B.)			191,347	98

5. Rechnung des Kraft- und Pumpwerkes Grenchen pro 1928. (Hilfsbetrieb.)

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.				
I. Abgabe von Energie:				
a. für die Tunnelventilation und für das Pumpen des Wassers für die Gemeinde Grenchen	24,408	—		
b. an Dritte	2,587	55	26,995	55
II. Arbeitsleistungen (an Betriebsstellen und Dritte) . . .			4,953	45
III. Verschiedene Einnahmen			7	25
Total der Einnahmen			31,956	25
Ausgaben.				
I. Personal:				
Arbeitslöhne, Reiseentschädigungen, Dienstkleider etc. .			12,933	10
II. Unterhalt und kleiner Ersatz:				
a. Anlagen, Gebäude und feste Einrichtungen . . .	225	85		
b. Mechanische und elektrische Einrichtungen, Mobiliar .	659	30	885	15
III. Verschiedene Ausgaben:				
a. Bureaukosten, Beleuchtung, Heizung und Reinigung .	50	18		
b. Konsummaterial für den Kraftwerkbetrieb	248	70		
c. Energieabgabe durch Dritte	10,082	25		
d. Unfallentschädigungen und Unfallversicherungsprämien	324	—		
e. Verschiedenes (Beiträge an die Hilfskassen etc.) . .	1,997	15	12,702	28
IV. Einlage in den Erneuerungsfonds (bis 13. Mai 1928 berechnet):				
Für die maschinellen Anlagen, Mobiliar und Gerätschaften			410	35
V. Kapitalverzinsung (bis 13. Mai 1928 berechnet) . . .			4,512	60
Total der Ausgaben			31,443	48
Rechnungsabschluss.				
Einnahmen			31,956	25
Ausgaben			31,443	48
Netto-Ertrag			512	77
zuzüglich: Einlage in den Erneuerungsfonds			410	35
Kapitalverzinsung			4,512	60
Roh-Ertrag (Uebertrag auf Betriebseinnahmen, Rubr. IV. B)			5,435	72

6. Dampfschiffbetrieb Thuner- und Brienzersee.

Betriebsrechnung 1928.

	Thunersee		Brienzersee		Beide Seen zusammen		TOTAL	
Einnahmen.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1. Transport-Einnahmen:								
Personentransport	635,558	04	196,579	01	832,137	05		
Gepäcktransport	2,669	25	875	77	3,545	02		
Tier- und Gütertransport	9,830	48	6,135	36	15,965	84		
Posttransport	—	—	4,200	—	4,200	—		
	648,057	77	207,790	14	855,847	91		
2. Verschiedene Einnahmen:								
Pacht- und Mietzinse, Ertrag der Schiffsrestauration etc.	13,540	30	3,109	75	16,650	05		
Gesamt-Einnahmen	661,598	07	210,899	89	872,497	96		
Ausgaben.								
1. Zentralverwaltung:								
a. Besoldungen des Personals					34,459	80		
b. Nebenkosten: Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Inserate etc.					2,447	80	36,907	60
2. Betriebspersonal:								
a. Besoldungen des Fahr- u. Stationspersonals	135,892	90	84,605	80	220,498	70		
b. Uniformierungskosten des Fahr- und Stationspersonals					6,111	30	226,610	—
3. Materialverbrauch für den Schiffsbetrieb:								
a. Brennmaterial	76,823	82	46,308	50	123,132	32		
b. Beleuchtungsmaterial	205	25	82	90	288	15		
c. Schmiermaterial	6,370	—	2,865	15	9,235	15		
d. Putzmaterial	1,089	70	457	55	1,547	25		
e. Diverse Materialien (Bureaubedürfnisse, Drucksachen etc.)	4,613	87	2,383	50	6,997	37	141,200	24
4. Unterhalt der Schiffe samt Zubehörden, Stationen und Liegenschaften:								
a. Besoldungen des Werftepersonals	120,742	—	100,884	60	221,626	60		
b. Materialkosten für die Dampfboote	31,105	30	17,509	76	48,615	06		
c. Verbrauchsmaterialien für d. Werftebetrieb	2,937	55	2,168	30	5,105	85		
d. Materialien für die Stationen und Liegenschaften	9,914	45	3,046	20	12,960	65	288,308	16
Uebertrag							693,026	—

	Thunersee		Brienzersee		Beide Seen zusammen		TOTAL	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Uebertrag							693,026	—
5. Verschiedene Ausgaben:								
a. Pacht- und Mietzinse	2,200	—	900	—	3,100	—		
b. Feuer- und Cascoversicherungen und Entschädigungen					6,752	90		
c. Unfallversicherungen und Entschädigungen					14,378	25		
d. Andere Versicherungen, Transportentschädigungen					67	78		
e. Steuern und Abgaben					2,527	95		
f. Beiträge an die Hilfskassen etc. . . .					44,105	75		
g. Reklame, Propaganda und Verschiedenes					11,773	42	82,706	05
Gesamt-Ausgaben							775,732	05

Rechnungs-Abschluss.

	Fr.	Cts.
Total der Einnahmen	872,497	96
Total der Ausgaben	775,732	05
Ueberschuss der Einnahmen	96,765	91

F. Nachweis der Veränderungen im Anlagekapital pro 1928.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.				
1. **Kapitaleinzahlungen:**				
Obligationenanleihen I. Rang, Dampfschiffunternehmen Thuner- und Brienzersee vom 1. Januar 1928, Zins var., max. 5 %			666,625	—
2. **Zuwendungen aus dem Betriebsertrag:**				
für Tilgung von Schuldkapital: Rückzahlung auf Elektrifikationsanleihen			58,778	60
3. **Erlöse und Rückerstattungen:**				
a. zugunsten des Baukonto	1,267,936	98		
b. » der unvollendeten Bauobjekte	303,237	72		
c. » des Nebengeschäftes Dampfschiffahrt Thuner- und Brienzersee	77,616	95	1,648,791	65
4. **Uebertrag vom Konto unvollendeter Bauobjekte auf Baukonto**			860,535	30
5. **Passivsaldo-Vortrag** (Ueberschuss der Anlagewerte über das feste Kapital)			9,912,393	89
Total der Einnahmen			13,147,124	44
Ausgaben.				
1. **Passivsaldo vom Vorjahr**			9,854,373	72
2. **Rückzahlung von Kapitalien:**				
a. Elektrifikationsanleihen	58,778	60		
b. 4 % Obligationen des Anleihens Frutigen-Brig I. Rang .	217,500	—*		
c. 4 % » » » Münster-Lengnau I. Rang	383,500	—*	659,778	60
3. **Ausgaben auf Baukonto**			860,535	30
4. **Ausgaben für unvollendete Bauobjekte**			939,762	72
5. **Verwendungen auf Nebengeschäfte:**				
Dampfschiffahrt Thuner- und Brienzersee			33,826	25
6. **Uebertragung des Wertes des Verwaltungsgebäudes auf Separat-Konto**			798,847	85
Total der Ausgaben			13,147,124	44

* Annullierung zurückgekaufter Obligationen anlässlich der Sanierung.

Berner Alpenbahn-Gesellschaft

Bern-Lötschberg-Simplon.

IX.

Beilagen

zum

Geschäftsbericht für 1928.

A. Jahresrechnung und Bilanz der Pensions- und Hülfskasse für die Beamten und Angestellten der Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon und Bern-Neuenburg-Bahn

auf 31. Dezember 1928.

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Jahresrechnung pro 1928.					
A. Einnahmen.					
1. Beiträge der Mitglieder:					
a. Eintrittsgelder		2,143	—		
b. Nachzahlungen:					
nach Art. 1, Abs. 8, der Statuten		34	20		
nach Art. 1, Abs. 9, der Statuten (Uebertritte von bei der Hülfskasse für die ständigen Arbeiter Versicherten zur Pensions- und Hülfskasse)		17,410	85		
nach Art. 12, Abs. 2, der Statuten		120	50		
c. Beiträge von Gehaltserhöhungen		26,917	25		
d. Regelmässige Beiträge		258,854	05	305,479	85
2. Beiträge der Gesellschaften:					
a. Eintrittsgelder		2,143	—		
b. Nachzahlungen:					
nach Art. 1, Abs. 8, der Statuten		57	—		
nach Art. 1, Abs. 9, der Statuten (Uebertritte von bei der Hülfskasse für die ständigen Arbeiter Versicherten zur Pensions- und Hülfskasse)		11,977	—		
c. Beiträge von Gehaltserhöhungen		33,667	70		
d. Regelmässige Beiträge		363,143	30		
e. Ersatz der gemäss Art. 43 ausfallenden ordentlichen Mitgliederbeiträge		1,014	55	412,002	55
3. Verschiedene Einnahmen:					
a. Kapitalzinse:					
aus Wertschriften	Fr. 456,569. 71				
aus unterpfändlich versicherten Guthaben	» 186,650. 80	643,220	51		
b. Kursgewinne auf Wertschriften:					
buchmässige	Fr. 36,301. 60				
effektive	» 3,131. 15	39,432	75		
c. Verschiedenes:					
Unfallrenten	Fr. 9,187. 10				
Erlös von Fundgegenständen	» 2,669. 54				
Bussengelder etc.	» 361. 50	12,218	14	694,871	40
Total				1,412,353	80
B. Ausgaben.					
1. Pensionen:					
a. an Invalide		234,166	35		
b. an Witwen und Waisen		84,661	95	318,828	30
2. Entschädigungen für Gehaltsausfall bei vorübergehender Arbeitsunfähigkeit				13,972	45
3. Kurkosten gemäss Art. 36				336	—
4. Abfindungen gemäss Art. 29				—	—
5. Abgangsentschädigungen an austretende Mitglieder gemäss Art. 12				16,196	85
6. Sterbegeld (Art. 38)				1,050	—
7. Kursverluste auf Wertschriften				—	—
8. Steuern				58,646	25
Total				409,029	85
C. Ueberschuss der Einnahmen				**1,003,323**	**95**

II. Rechnung über die Sparkasse (Art. 50).

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Einnahmen			—	—
B. Ausgaben			—	—

III. Kapitalrechnung.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
a. Reservebestand am Anfang des Jahres 1928			12,993,092	—
b. Einnahmenüberschuss pro 1928			1,003,323	95
c. Reservebestand am Ende des Jahres 1928			**13,996,415**	**95**

IV. Bilanz.

Aktiven.

	Nominalwert		Ankaufswert			Börsenkurs vom 31. Dez. 1928			Bilanzwert		
1. Wertschriften:	Fr.	Ct.	%	Fr.	Ct.	%	Fr.	Ct.	%	Fr.	Ct.
a. Kassascheine.											
Hypothekarkasse Kanton Bern . 4¾ %	2,210,000	—	100	2,210,000	—	—	2,210,000	—	100	2,210,000	—
» » » . 5 %	206,000	—	100	206,000	—	—	206,000	—	100	206,000	—
Kantonalbank von Bern . . . 4¾ %	226,000	—	100	226,000	—	—	226,000	—	100	226,000	—
Kantonalbank Neuenburg . . 5 %	301,000	—	100	301,000	—	—	301,000	—	100	301,000	—
b. Obligationen.											
Eidg. Anleihe 1909 . . . . . 3½ %	33,000	—	84,75	27,967	50	86	28,380	—	86	28,380	—
» » 1913 . . . . . 4 %	14,000	—	89,67	12,553	80	98,25	13,755	—	98,25	13,755	—
» » 1922 . . . . . 4 %	489,000	—	96,6	472,350	—	97,75	477,997	50	97,75	477,997	50
» » 1923 . . . . . 5 %	40,000	—	102,7	41,080	—	101,25	40,500	—	100	40,000	—
» » 1927 . . . . . 4½ %	130,000	—	97	126,100	—	98,5	128,050	—	98,5	128,050	—
III. Eidg. Mobilis.-Anleihe 1915 4½ %	20,000	—	98,91	19,784	—	97,75	19,550	—	97,75	19,550	—
VI. » » 1917 4½ %	87,000	—	93,76	81,570	50	98,85	85,999	50	98,85	85,999	50
VII. » » 1917 4½ %	139,000	—	93,66	130,187	50	98,75	137,262	50	98,75	137,262	50
VIII. » » 1917 5 %	20,000	—	101,75	20,350	—	102	20,400	—	100	20,000	—
Schweiz. Bundesbahnen A-K . 3½ %	40,000	—	80,11	32,047	50	88	35,200	—	88	35,200	—
» » Serie I 1910 3½ %	46,000	—	78,21	35,979	65	83,5	38,410	—	83,5	38,410	—
» » 1912/14 . . 4 %	110,000	—	85,82	94,407	50	91,5	100,650	—	91,5	100,650	—
» » II. Elektr. 1922 4½ %	105,000	—	98,88	103,825	—	99	103,950	—	99	103,950	—
» » III. » 1923 4 %	700,000	—	93,06	651,435	50	94	658,000	—	94	658,000	—
» » IV. » 1924 5 %	70,000	—	98,25	68,775	—	102,5	71,750	—	100	70,000	—
» » 1927 4½ %	300,000	—	95	285,000	—	98,25	294,750	—	98,25	294,750	—
» » 1928 4½ %	20,000	—	98	19,600	—	98	19,600	—	98	19,600	—
Kanton Bern 1895 . . . . . 3 %	172,500	—	78,35	135,156	50	85,75	147,918	75	85,75	147,918	75
» » 1899 . . . . . 3½ %	8,500	—	72	6,120	—	95,75	8,138	75	95,75	8,138	75
» » 1900 . . . . . 3½ %	34,500	—	74,8	25,806	—	84,75	29,238	75	84,75	29,238	75
» » 1906 . . . . . 3½ %	46,000	—	77,25	35,535	—	84,1	38,686	—	84,1	38,686	—
Uebertrag	5,567,500	—		5,368,630	95		5,441,186	75		5,438,536	75

	Nominalwert		Ankaufswert			Börsenkurs vom 31. Dez. 1928			Bilanzwert		
	Fr.	Ct.	%	Fr.	Ct.	%	Fr.	Ct.	%	Fr.	Ct.
Uebertrag	5,567,500	—		5,368,630	95		5,441,186	75		5,438,536	75
Kanton Bern 1911 . . . . . . 4 %	138,500	—	86,89	120,346	60	90,25	124,996	25	90,25	124,996	25
» » 1914 . . . . . 4¼ %	50,000	—	87,3	43,650	—	92	46,000	—	92	46,000	—
» » 1915 . . . . . 4¾ %	387,000	—	99,51	385,106	50	99,8	386,226	—	99,8	386,226	—
» » 1919 . . . . . 5 %	300,000	—	97	291,000	—	100,85	302,550	—	100	300,000	—
» » 1923 . . . . . 4½ %	215,000	—	96,66	207,825	—	97,5	209,625	—	97,5	209,625	—
» » 1925 . . . . . 5 %	300,000	—	98	294,000	—	102	306,000	—	100	300,000	—
» » 1927 . . . . . 4¾ %	310,000	—	100	310,000	—	99,75	309,225	—	99,75	309,225	—
Hypothekarkasse Kt. Bern 1897 . 3 %	58,000	—	74,33	43,116	—	81	46,980	—	81	46,980	—
» » » 1905 . 3½ %	39,500	—	79,25	31,303	75	84	33,180	—	84	33,180	—
» » » 1915 . 4¾ %	316,000	—	99,7	315,037	—	100	316,000	—	100	316,000	—
» » » 1923 . 4½ %	300,000	—	98	294,000	—	97,25	291,750	—	97,25	291,750	—
Kanton Neuenburg 1921 . . . 6 %	200,000	—	99	198,000	—	100	200,000	—	99	198,000	—
» » 1924 . . . 5 %	200,000	—	95,5	191,000	—	100,25	200,500	—	100	200,000	—
Einwohnergemeinde Bern 1910 . 4 %	50,000	—	100,5	50,250	—	86,5	43,250	—	86,5	43,250	—
» 1925 . 5 %	300,000	—	99,1	297,300	—	101,25	303,750	—	100	300,000	—
» Interlaken 1904 3¾ %	150,000	—	98,65	147,975	—	85,5	128,250	—	85,5	128,250	—
Bern. Kraftwerke A. G. 1909/12 . 4¼ %	90,000	—	93,28	83,955	—	100	90,000	—	100	90,000	—
» » » 1916 . 5 %	30,000	—	93,04	27,912	50	100,75	30,225	—	100	30,000	—
» » » 1919 . 5 %	300,000	—	96,5	289,500	—	100	300,000	—	100	300,000	—
» » » 1927 . 5 %	150,000	—	99,5	149,250	—	100,5	150,750	—	100	150,000	—
» » » 1928 . 5 %	200,000	—	100	200,000	—	100,75	201,500	—	100	200,000	—
Schuldbriefe (grundpfandversichert) . . 5 %	650,000	—	100	650 000	—	—	650,000	—	100	650,000	—
» » . . 5¼ %	3,112,000	—	100	3,112,000	—	—	3,112,000	—	100	3,112,000	—
» » . . 5½ %	300,000	—	100	300,000	—	—	300,000	—	100	300,000	—
	13,713,500	—		13,401,158	30		13,523,944	—		13,504,019	—
Hypothekarkasse Kt. Bern, Spezialrechnung . . . . . 4¾ %	.	.	.	.	.	.	.	.	.	412,055	70
(Durchschnittlicher Ertrag 4,83 % berechnet auf dem Ankaufswert - ohne zukünftige Kursgewinne.)										13.916,074	70

2. Debitoren:

		Fr.	Ct.
a. Guthaben bei der Kantonalbank von Bern	Fr. 32,749. —		
b. Noch nicht verfallene Zinsen auf Wertschriften	» 144,345. 55		
c. Verschiedene Debitoren	» 120. 80	177,215	35
		14,093,290	05

Passiven.

		Fr.	Ct.
1. Kreditoren:			
a. Schuld bei der Berner Alpenbahn-Gesellschaft B. L. S.	Fr. 26,523. 10		
b. Schuld bei der Kranken- und Hülfskasse B. L. S./B. N. . . .	» 70,351. —	96,874	10
2. Deckungskapital		13,805,937	28
3. Ueberschuss der Aktiven gemäss versicherungstechnischer Bilanz per 31. Dez. 1926 . . .		190,478	67
		14,093,290	05

V. Mitgliederbestand auf 31. Dezember 1928.

1. Beitragspflichtige Mitglieder 857

2. Unterstützte Mitglieder:

a. vorübergehend unterstützte Mitglieder (Art. 35, Ziffer 1) 11

b. Pensionierte: Invalide (wovon 6 teilweise) 81

Witwen 57

Waisen 67

B. Jahresrechnung und Bilanz der Kranken- und Hülfskasse

für die ständigen Arbeiter der Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon und Bern-Neuenburg-Bahn

auf 31. Dezember 1928.

a. Krankenversicherung.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Jahresrechnung				
für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 1928.				
Einnahmen.				
1. Krankenkassenauflage:				
a. der Mitglieder, Art. 38a	44,758	20		
b. der Gesellschaften, Art. 36a	14,919	90		
2. Ordnungsbussen	69	—		
3. Kapitalzinse	13,011	95		
4. Verschiedene Einnahmen: Kursgewinne (buchmässige) . . . Fr. 750. —				
Unfallrenten etc. . . . » 3,968. 05	4,718	05		
Total			77,477	10
Ausgaben.				
1. Entschädigung für Lohnausfall (Krankengeld), Art. 13—20	32,041	50		
2. Aerztliche Behandlung, Art. 21—23	9,797	15		
3. Beitrag an die Entbindungskosten, Art. 27	—	—		
4. Spitalverpflegung, Art. 24	1,490	50		
5. Heilmittel, Art. 25	2,539	40		
6. Optische und orthopädische Apparate, Art. 26	749	35		
7. Kuren, Art. 27	403	50		
8. Sterbegeld, Art. 28	120	—		
9. Verschiedene Ausgaben: Steuern	526	50		
Total			47,667	90
Ueberschuss der Einnahmen			29,809	20

II. Bilanz.	Kurswert in % bei Ankauf	Börsenkurs 31. 12. 28	eingestellt	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Aktiven.							
1. Wertschriften:							
a. Kassascheine.							
Hypothekarkasse des Kantons Bern 4³/₄ %	100	—	100	40,000	—		
» » » » 5 %	100	—	100	22,000	—		
Kantonalbank von Bern 4³/₄ %	100	—	100	7,000	—		
b. Obligationen.							
Eidg. Anleihe 1922 4 %	97,5	97,75	97,75	9,775	—		
III. Eidg. Mobilisationsanleihe 1915 4¹/₂ %	100	97,75	97,75	19,550	—		
Schweiz. Bundesbahnen 1910 3¹/₂ %	78,42	83,5	83,5	24,632	50		
Kanton Bern 1915 4³/₄ %	99,68	99,8	99,8	29,940	—		
» » 1923 4¹/₂ %	96,5	97,5	97,5	12,675	—		
» » 1925 5 %	98	102	100	10,000	—		
» » 1927 4³/₄ %	100	99,75	99,75	9,975	—		
Hypothekarkasse des Kantons Bern 1915 4³/₄ %	99,67	100	100	23,000	—		
» » » » 1924 5¹/₂ %	100	102,25	100	50,000	—		
Gürbetalbahn, Elektr. Anl. 1923, 4¹/₂ %	82	—	82	820	—		
Prioritätsaktien I. Rg. B. L. S. (pro Stück)	—	55	55	8,470	—		
Stammaktien B. L. S.	(pro memoria)			1	—	267,838	50
2. Verschiedene Debitoren:							
a. Guthaben bei der Kantonalbank von Bern				6,434	—		
b. » » » Berner-Alpenbahn-Gesellschaft B. L. S.				2,842	15		
c. Pensions- und Hülfskasse B. L. S./B. N.				28,140	40		
d. Noch nicht verfallene Zinse auf Wertschriften				2,218	—	39,634	55
Total						307,473	05
Passiven.							
Spezialfonds für ausserordentliche Unterstützungen						* 307,473	05

* Bestand am Anfang des Jahres 1928 . . . . Fr. 266,583. 40
Einnahmenüberschuss pro 1928 . . . . Fr. 29,809. 20
Sonstige Zuwendungen pro 1928 . . . » 11,080. 45 » 40,889. 65
Fr. 307,473. 05
abzüglich: Ausgaben pro 1928, Art. 35 . . . . » —. —
Bestand am Ende des Jahres 1928 Fr. 307,473. 05

b. Invaliditäts- und Sterbeversicherung.

I. Jahresrechnung

für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 1928.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.				
1. **Beiträge:**				
a. der Mitglieder, Art. 38 b	12,764	45		
b. der Gesellschaften, Art. 36 b	63,822	25	76,586	70
2. **Wiedereintritt,** Art. 8, 3.			386	—
3. **Verschiedene Einnahmen:**				
Kapitalzinse	50,757	25		
Kursgewinne (wovon effektive Fr. 183.85)	2,676	50	53,433	75
Total			130,406	45
Ausgaben.				
1. **Invalidenpensionen,** Art. 34	1,244	40		
2. **Einmalige Abfindungen,** Art. 31	1,842	20		
3. **Rückzahlungen an ausgetretene Mitglieder,** Art. 8 und 9	3,126	25		
4. **Uebertrag der Gesellschaftsbeiträge für Mitglieder, welche zur Pensions- und Hülfskasse übergetreten sind,** Art. 9	10,791	50		
5. **Verschiedene Ausgaben:** Steuern	4,485	—		
Total			21,489	35
Ueberschuss der Einnahmen			108,917	10

II. Kapitalrechnung.

	Fr.	Cts.
1. **Reservebestand am Anfang des Jahres 1928**	1,060,642	85
2. Zuzüglich **Einnahmenüberschuss pro 1928**	108,917	10
3. **Reservebestand am Ende des Jahres 1928**	1,169,559	95

III. Bilanz.

	Kurswert in % bei Ankauf	Börsenkurs 31. 12. 28	eingestellt	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Aktiven.							
1. **Wertschriften:**							
a. Kassascheine.							
Hypothekarkasse des Kantons Bern 4¾ %	100	—	100	105,000	—		
» » » » 5 %	100	—	100	73,000	—		
Kantonalbank von Bern 4¾ %	100	—	100	29,000	—		
b. Obligationen.							
Eidg. Anleihe 1922 4 %	95,92	97,75	97,75	74,290	—		
» » 1927 4½ %	97	98,5	98,5	39,400	—		
VII. Eidg. Mobilisationsanleihe 1917 4½ %	97	98,75	98,75	35,550	—		
VIII. » » » 5 %	102,15	102	100	20,000	—		
Schweiz. Bundesbahnen 1912/14 4 %	84,1	91,5	91,5	36,600	—		
» » III. Elektr. 1923 4 %	94,5	94	94	56,400	—		
Kanton Bern 1915 4¾ %	99,67	99,8	99,8	62,874	—		
» » 1923 4½ %	96,5	97,5	97,5	156,000	—		
» » 1925 5 %	98	102	100	50,000	—		
» » 1927 4¾ %	100	99,75	99,75	129,675	—		
Hypothekarkasse des Kantons Bern 1915 4¾ %	99,71	100	100	52,000	—		
» » » » 1924 5½ %	100	102,25	100	115,000	—		
Kanton Neuenburg 1924 5 %	95,5	100,25	100	10,000	—		
Bern. Kraftwerke A.-G. 1928 5 %	100	100,75	100	50,000	—		
Spiez-Erlenbach-Bahn 1897 4 %	81,46	75	75	12,000	—	1,106,789	—
2. **Verschiedene Debitoren:**							
a. Guthaben bei der Kantonalbank von Bern				4,545	50		
b. Guthaben bei der Berner Alpenbahn-Gesellschaft B. L. S.				6,087	15		
c. Pensions- und Hülfskasse B. L. S./B. N.				42,210	60		
d. Noch nicht verfallene Zinse auf Wertschriften				9,927	70	62,770	95
Total						1,169,559	95
Passiven.							
Deckungskapital						1,169,559	95

Die Hülfskasse zählt auf 31 Dezember 1928: 299 Mitglieder.

C.

Verkehrsstatistische Tabellen 1928

über den

Bahnbetrieb.

Tabellen 1—12.

1. Verkehr und Einnahmen nach den einzelnen Rechnungsrubriken.

	Transportquantitäten				Einnahmen			
	1927		1928		1927		1928	
I. Personentransport.	Personen	%	Personen	%	Fr.	%	Fr.	%
a) Zur gewöhnlichen Taxe.								
Einfache Fahrt I. Klasse	11,670	0,43	9,970	0,34	90,320. 46	2,15	80,780. 71	1,79
» » II. »	48,507	1,80	53,932	1,84	243,074. 94	5,80	265,770. 75	5,88
» » III. »	377,903	13,99	419,383	14,27	939,014. 53	22,39	895,531. 03	19,82
b) Zu ermässigten Taxen.								
Hin- und Rückfahrt I. Klasse	13,044	0,48	13,303	0,45	50,891. 73	1,21	50,467. 04	1,12
» » » II. »	55,988	2,07	65,373	2,23	159,578. 46	3,81	183,410. 05	4,06
» » » III. »	835,646	30,94	863,546	29,38	1,025,903. 90	24,46	1,096,440. 73	24,27
Sonntag- und Sportbillette II. Klasse	663	0,02	647	0,02	1,817. 92	0,04	1,706. 57	0,04
» » » III. »	30,363	1,12	41,563	1,41	39,967. 22	0,95	52,582. 05	1,16
Gesellsch.- u. Schulfahrtsbillette I. Kl.	1,282	0,05	468	0,02	7,972. 38	0,19	2,071. 05	0,05
» » » II. »	17,532	0,65	20,129	0,68	67,640. 39	1,61	69,642. 52	1,54
» » » III. »	146,173	5,41	160,199	5,45	229,536. 73	5,47	245,488. 68	5,43
Rundfahrtbillette I. Klasse	5,904	0,22	5,023	0,17	21,491. 77	0,51	19,675. 17	0,44
» II. »	32,718	1,21	36,672	1,25	103,803. 93	2,48	116,822. 01	2,59
» III. »	43,600	1,62	59,367	2,02	130,492. 42	3,11	167,731. 53	3,71
Kombinierbare Rundreisebill. I. Kl.	7,818	0,29	9,552	0,33	28,703. 94	0,69	31,174. 57	0,69
» » II. »	35,707	1,32	43,661	1,49	109,270. 38	2,61	115,233. 17	2,55
» » III. »	100,870	3,74	128,647	4,38	229,106. 01	5,46	266,828. 78	5,91
Reiseunternehmerbillette I. Kl.	22,186	0,82	26,858	0,91	101,279. 44	2,42	118,545. 09	2,62
» II. »	51,399	1,90	69,108	2,35	190,086. 11	4,53	241,497. 46	5,34
» III. »	24,580	0,91	35,869	1,22	63,543. 17	1,52	97.869. 83	2,17
Abonnementsbillette II. Klasse	862	0,03	448	0,02	356. 15	0,01	51. 05	—
» III. »	644,229	23,85	690,133	23,48	116,775. 36	2,78	127,646. 20	2,82
Generalabonnemente I. Klasse	250	0,01	230	0,01	1,117. 01	0,03	1,358. 38	0,03
» II. »	23,963	0,89	20,006	0,68	69,795. 83	1,67	72,005. 32	1,59
» III. »	62,201	2,30	50,962	1,73	110,374. 31	2,63	113,293. 59	2,51
Militär- und Polizeitransporte III. Kl.	4,678	0,17	8,758	0,30	7,960. 70	0,19	27,922. 38	0,62
Beamtenbillette I. Klasse	561	0,02	606	0,02	913. 37	0,02	973. 82	0,02
» II. »	5,951	0,22	6,382	0,22	4,986. 71	0,12	5,298. 52	0,12
» III. »	94,925	3,52	98,010	3,33	47,857. 30	1,14	50,373. 72	1,11
Total	2,701,173	100,00	2,938,805	100,00	4,193,632. 57	100,00	4,518,191. 77	100,00
Rekapitulation nach Klassen.								
I. Klasse	62,715	2,32	66,010	2,25	302,690. 10	7,22	305,045. 83	6,75
II. »	273,290	10,12	316,358	10,76	950,410. 82	22,66	1,071,437. 42	23,72
III. »	2,365,168	87,56	2,556,437	86,99	2,940,531. 65	70,12	3,141,708. 52	69,53
Total	2,701,173	100,00	2,938,805	100,00	4,193,632. 57	100,00	4,518,191. 77	100,00

	Transportquantitäten				Einnahmen			
	1927		1928		1927		1928	
	Tonnen	%	Tonnen	%	Fr.	%	Fr.	%
II. Gepäcktransport	8,711	—	9,051	—	306,865. 12	95,63	313,496. 62	95,40
Nebengebühren	—	—	—	—	14,021. 10	4,37	15,128. 55	4,60
Total	8,711	—	9,051	—	320,886. 22	100,00	328,625. 17	100,00
III. Tiertransport.	Stück		Stück					
I. Klasse	4,264	7,52	5,763	8,77	189,029. 21	97,22	204,687. 07	97,40
II. »	33,958	59,93	32,266	49,10				
III. »	9,897	17,47	13,677	20,82				
IV. »	8,547	15,08	14,005	21,31				
Nebengebühren	—	—	—	—	5,407. 30	2,78	5,470. 25	2,60
Total	56,666	100,00	65,711	100,00	194,436. 51	100,00	210,157. 32	100,00
IV. Gütertransport.	Tonnen		Tonnen					
Eilgut	3,476	0,18	3,551	0,19	5,594,704.38	97,75	5,381,608. —	97,43
Stückgutklasse 1	30,627	1,61	32,655	1,79				
» 2	26,474	1,39	28,595	1,57				
Wagenladungsklasse A	14,220	0,75	15,815	0,87				
» B	35,517	1,87	42,505	2,33				
» Spezialtarif Ia	5,826	0,31	6,041	0,33				
» » Ib	15,699	0,82	18,442	1,01				
» » IIa	3,025	0,16	3,537	0,19				
» » IIb	32,633	1,72	36,612	2,01				
» » IIIa	6,778	0,36	7,150	0,39				
» » IIIb	42,079	2,21	44,352	2,43				
Ausnahmetarife	1,685,134	88,62	1,586,544	86,89				
Nebengebühren	—	—	—	—	128,735. 55	2,25	142,048. 63	2,57
Total	1,901,488	100,00	1,825,799	100,00	5,723,439. 93	100,00	5,523,656. 63	100,00
	Tonnen		Tonnen					
V. Posttransporte.	5,219	—	6,721	—	243,572. 75	—	296,834. 40	—
VI. Verschiedene Einnahmen	—	—	—	—	561,551. 45	—	621,751. 39	—
Gesamt-Einnahmen	—	—	—	—	11,237,519. 43	—	11,499,216. 68	—

2. Durchschnittsergebnisse des Verkehrs und der Einnahmen.

Betriebslänge 118 Kilometer.	1927	1928
A. Verkehr.		
Personentransport.		
Gesamtzahl der Reisenden im ganzen	2,701,173	2,938,805
» » » per Bahnkilometer	22,891	24,905
Personenkilometer I. Klasse	1,586,277	1,524,972
» II. »	7,326,502	8,188,481
» III. »	38,800,069	42,556,096
» im ganzen	47,712,848	52,269,549
» per Bahnkilometer	404,346	442,962
» per Zugskilometer	48,48	53,20
» per Achsenkilometer	3,96	4,16
Mittlere Ausnützung der Sitzplätze %	23,86	25,06
Jeder Reisende hat im Durchschnitt befahren km	17,66	17,79
Gepäck-, Tier- und Gütertransport.		
Gepäcktransport.		
Gepäck Tonnen	8,711	9,051
» %	0,45	0,49
Tiertransport.		
Tiere Stückzahl	56,666	65,711
» Gewicht in Tonnen	12,520	12,856
» %	0,65	0,69
Gütertransport.		
Güter aller Art Tonnen	1,901,488	1,825,799
» » » %	98,63	98,46
Posttransport.		
Poststücke über 5 kg Tonnen	5,219	6,721
» über 5 kg %	0,27	0,36
Gesamtgewicht aller Güter inkl. Gepäck		
» Tiere und Post im ganzen Tonnen	1,927,938	1,854,427
» per Bahnkilometer	16,338	15,715
Gepäcktonnenkilometer	223,664	230,799
Tiertonnenkilometer	279,197	290,202
Gütertonnenkilometer	84,777,756	79,039,470
Posttonnenkilometer	159,997	211,062
Tonnenkilometer im ganzen	85,440,614	79,771,533
» per Bahnkilometer	724,073	676,030
» per Zugskilometer	63,03	59,36
» per Achsenkilometer	3,22	3,06
Mittlere Ausnützung der Tragkraft %	50,31	47,81
Jede Tonne hat im Durchschnitt befahren km	44,32	43,02

		1927	1928
B. Betriebseinnahmen.			
Personentransport.			
Ertrag des Personentransportes im ganzen	Fr.	4,193,633	4,518,192
» » » per Bahnkilometer	»	35,539	38,290
» » » per Zugskilometer	»	4,26	4,60
» » » per Achsenkilometer	Cts.	34,78	36,00
» » » per Reisenden	Fr.	1,55	1,54
» » » per Reisenden und Kilometer	Cts.	8,79	8,64
» » » in Prozenten der gesamten Transporteinnahmen	%	39,28	41,54
Gepäck-, Tier- und Gütertransport.			
Ertrag des Gepäcktransportes im ganzen	Fr.	320,886	328,625
» » » in Prozenten	%	4,95	5,17
» » » per Tonne	Fr.	36,84	36,31
» » » per Tonne und Kilometer	Cts.	143,47	142,39
» » » per 100 Fr. Personeneinnahmen	Fr.	7,65	7,27
Ertrag des Tiertransportes im ganzen	»	194,436	210,157
» » » in Prozenten	%	3,00	3,30
» » » per Stück		3,43	3,20
» » » per Tonne und Kilometer	Cts.	69,64	72,42
Ertrag des Gütertransportes im ganzen	Fr.	5,723,440	5,523,657
» » » in Prozenten	%	88,29	86,86
» » » per Tonne	Fr.	3,01	3,08
» » » per Tonne und Kilometer	Cts.	6,75	6,99
Ertrag des Posttransportes im ganzen	Fr.	243,573	296,834
» » » in Prozenten	%	3,76	4,67
» » » per Tonne	Fr.	46,67	44,17
Gesamtertrag (Gepäck, Tiere, Güter und Post) im ganzen	»	6,482,335	6,359,273
» » » » » » per Bahnkilometer	»	54,935	53,892
» » » » per Zugskilometer	»	4,78	4,73
» » » » per Achsenkilometer	Cts.	24,45	24,40
» » » » per Tonne und Kilometer	»	7,59	7,97
» » » » in Prozenten der gesamten Transporteinnahmen	%	60,72	58,46
Total der Transporteinnahmen im ganzen	Fr.	10,675,968	10,877,465
» » » per Bahnkilometer	»	90,474	92,182
» » » Zugskilometer	»	7,88	8,09
» » » per Achsenkilometer	Cts.	27,68	28,17
« » » in Prozenten der Gesamteinnahmen	%	95,00	94,59
Pachtzinse- und Mietzinse		351,207	412,294
Ertrag von Hilfsgeschäften		197,218	196,784
Sonstige Einnahmen		13,126	12,673
Verschiedene Einnahmen im ganzen	Fr.	561,551	621,751
» » per Bahnkilometer	»	4,759	5,269
» » in Prozenten der Gesamteinnahmen	%	5,00	5,41
Gesamteinnahmen im ganzen	Fr.	11,237,519	11,499,216
» per Bahnkilometer	»	95,233	97,451
» per Zugskilometer	»	8,29	8,56
» per Achsenkilometer	Cts.	29,13	29,78

3. Verkehr und Einnahmen nach den Monaten.

Transportquantitäten

Monate	Personen	Gepäck	Tiere	Güter													
					Stückgut				Spezial-Tarife								
									I		II		III				
	Zahl	Tonnen	Stück	Eilgut	1	2	A	B	a	b	a	b	a	b	Ausnahme-Tarife	Posttransporte über 5 kg	Total	Dienstgüter
				Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
Januar	169,126	830	3,438	225	2,235	1,760	1,147	2,205	392	2,180	180	2,951	348	3,062	138,523	—	155,208	—
Februar	128,284	472	3,490	221	2,339	1,950	1,191	2,743	535	3,053	292	2,828	341	3,022	135,629	—	154,144	—
März	143,111	424	3,364	312	2,756	2,571	1,172	3,367	412	1,452	241	4,752	682	3,946	148,414	900	170,977	—
April	209,226	398	3,745	282	2,568	2,289	1,049	3,174	464	1,499	373	2,684	721	3,541	114,526	—	133,170	—
Mai	222,162	569	4,870	279	2,754	2,502	1,133	3,386	480	1,260	284	2,879	644	3,898	132,531	—	152,030	—
Juni	267,751	663	8,349	307	3,013	2,596	1,329	3,953	552	955	337	3,271	680	3,526	131,480	900	152,899	288
Juli	551,687	1,581	2,523	372	2,724	2,279	1,562	4,358	473	1,179	283	2,790	647	3,846	146,935	—	167,448	89
August	560,530	1,845	5,171	376	2,938	2,470	1,561	4,001	595	1,192	442	4,028	534	3,702	152,891	—	174,730	—
September	222,930	980	10,349	280	2,664	2,457	1,348	4,667	554	1,468	314	2,523	639	4,491	143,491	1,000	165,896	—
Oktober	185,636	481	11,322	287	3,025	3,002	1,587	4,424	608	1,443	314	2,509	928	4,209	144,332	—	166,668	—
November	130,990	300	5,205	253	2,871	2,559	1,398	3,255	554	1,201	282	2,702	639	3,807	97,867	—	117,388	—
Dezember	147,372	508	3,885	357	2,768	2,160	1,338	2,972	422	1,560	195	2,695	347	3,302	99,925	3,921	121,962	1,514
Total	2,938,805	9,051	65,711	3,551	32,655	28,595	15,815	42,505	6,041	18,442	3,537	36,612	7,150	44,352	1,586,544	6,721	1,832,520	1,891

Einnahmen

Monate	Personen		Gepäck		Tiere		Güter		Posttransporte Stücke über 5 kg		Verschied. Einnahmen		TOTAL		Einnahmen p. Bahnkm	
	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.
Januar	260,454	39	30,119	89	8,792	22	386,561	39	—	—	32,996	15	718,924	04	6,092	58
Februar	197,557	04	17,130	44	11,536	42	431,107	88	—	—	8,321	20	665,652	98	5,641	13
März	220,391	07	15,399	20	13,640	89	521,840	09	50,000	—	11,275	30	832,546	55	7,055	48
April	322,208	70	14,458	66	18,288	47	384,731	02	5,000	—	14,960	89	759,647	74	6,437	69
Mai	342,129	98	20,658	01	14,730	43	479,643	72	15,934	60	23,875	46	896,972	20	7,601	46
Juni	412,337	36	24,073	17	15,730	11	452,974	24	50,000	—	32,237	89	987,352	77	8,367	40
Juli	849,599	18	57,411	84	8,795	55	518,150	88	—	—	33,025	91	1,466,983	36	12,432	06
August	863,216	25	66,992	12	14,942	10	513,883	24	—	—	21,103	07	1,480,136	78	12,543	53
September	343,312	82	35,609	50	20,897	66	500,093	—	60,000	—	24,191	87	984,104	85	8,339	87
Oktober	285,880	33	17,467	23	41,657	46	538,599	64	—	—	26,475	80	910,080	46	7,712	55
November	201,724	18	10,877	44	29,878	44	388,929	48	—	—	32,405	48	663,815	02	5,625	55
Dezember	219,380	47	18,427	67	11,267	57	407,142	05	115,899	80	360,882	37	1,132,999	93	9,601	69
Total	4,518,191	77	328,625	17	210,157	32	5,523,656	63	296,834	40	621,751	39	11,499,216	68	97,45[illegible]	99
Gegenüber 1927: Mehr	324,559	20	7,738	95	15,720	81	—	—	53,261	65	60,199	94	261,697	25	2,217	77
Weniger	—	—	—	—	—	—	199,783	30	—	—	—	—	—			

4. Verkehr nach Entfernungen.

Distanzen	Personen				Personenkilometer				Gepäck		Tiere			Güter	
	I.	II.	III.	Total	I.	II.	III.	Total	Tonnen	Tonnen-Kilom.	Stück	Tonnen	Tonnen-Kilom.	Tonnen	Tonnen-kilometer
km															
1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	9,490	34,799	182,633	226,922	18,980	69,598	365,266	453,844	287	574	51	3	6	2,422	4,844
3	8	1,648	227,126	228,782	24	4,944	681,378	686,346	233	699	116	34	102	4,276	12,828
4	—	76	89,186	89,262	—	304	356,744	357,048	47	188	993	229	916	4,095	16,380
5	8	259	101,482	101,749	40	1,295	507,410	508,745	18	90	8	—	—	790	3,950
6	4	273	75,814	76,091	24	1,638	454,884	456,546	35	210	89	14	84	3,022	18,132
7	4	273	51,937	52,214	28	1,911	363,559	365,498	13	91	321	72	504	343	2,401
8	—	130	26,630	26,760	—	1,040	213,040	214,080	19	152	27	3	24	362	2,896
9	83	466	47,966	48,515	747	4,194	431,694	436,635	38	342	235	49	441	497	4,473
10	4,530	22,566	279,580	306,676	45,300	225,660	2,795,800	3,066,760	1,060	10,600	17,998	4,500	45,000	53,352	533,520
11	25	949	283,173	284,147	275	10,439	3,114,903	3,125,617	143	1,573	134	42	462	7,944	87,384
12	—	35	8,096	8,131	—	420	97,152	97,572	20	240	30	2	24	78	936
13	24,595	97,762	317,555	439,912	319,735	1,270,906	4,128,215	5,718,856	2,383	30,979	22,799	3,169	41,197	839,216	10,909,808
14	1,410	5,743	40,611	47,764	19,740	80,402	568,554	668,696	67	938	466	127	1,778	450	6,300
15	—	10	9,073	9,083	—	150	136,095	136,245	6	90	26	3	45	44	660
16	—	62	6,183	6,245	—	992	98,928	99,920	14	224	186	40	640	244	3,904
17	6,252	20,742	88,432	115,426	106,284	352,614	1,503,344	1,962,242	124	2,108	1,148	179	3,043	2,026	34,442
18	644	2,609	32,882	36,135	11,592	46,962	591,876	650,430	20	360	120	22	396	256	4,608
19	1,596	10,243	66,515	78,354	30,324	194,617	1,263,785	1,488,726	252	4,788	1,860	470	8,930	14,501	275,519
20	—	—	659	659	—	—	13,180	13,180	1	20	1	—	—	5,598	111,960
21	—	29	2,739	2,768	—	609	57,519	58,128	5	105	77	19	399	341	7,161
22	—	71	3,044	3,115	—	1,562	66,968	68,530	13	286	8	2	44	11,318	248,996
23	—	50	5,384	5,434	—	1,150	123,832	124,982	5	115	190	45	1,035	355	8,165
24	470	3,828	64,158	68,456	11,280	91,872	1,539,792	1,642,944	546	13,104	2,958	778	18,672	24,693	592,632
25	—	109	5,308	5,417	—	2,725	132,700	135,425	4	100	159	31	775	1,114	27,850
26	6	98	6,785	6,889	156	2,548	176,410	179,114	9	234	105	12	312	631	16,406
27	4,139	25,747	154,976	184,862	111,753	695,169	4,184,352	4,991,274	888	23,976	4,337	984	26,568	24,909	672,543
28	3,026	19,081	124,308	146,415	84,728	534,268	3,480,624	4,099,620	1,338	37,464	1,496	285	7,980	52,147	1,460,116
29	—	—	38	38	—	—	1,102	1,102	—	—	—	—	—	—	—
30	—	116	5,554	5,670	—	3,480	166,620	170,100	15	450	243	66	1,980	3,085	92,550
31	—	73	3,986	4,059	—	2,263	123,566	125,829	37	1,147	70	17	527	1,515	46,965
32	103	1,294	15,740	17,137	3,296	41,408	503,680	548,384	53	1,696	44	10	320	545	17,440
33	—	76	3,233	3,309	—	2,508	106,689	109,197	5	165	1,181	41	1,353	560	18,480
34	—	3	244	247	—	102	8,296	8,398	—	—	25	6	204	17	578
35	198	16,925	43,773	60,896	6,930	592,375	1,532,055	2,131,360	1	35	36	8	280	6	210
36	—	—	211	211	—	—	7,596	7,596	—	—	12	3	108	5	180
37	—	—	25	25	—	—	925	925	—	—	20	6	222	—	—
38	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
39	—	106	1,268	1,374	—	4,134	49,452	53,586	1	39	44	8	312	30	1,170
41	—	24	729	753	—	984	29,889	30,873	1	41	34	10	410	26	1,066
42	261	3,202	34,887	38,350	10,962	134,484	1,465,254	1,610,700	259	10,878	680	49	2,058	1,994	83,748
43	298	1,827	8,626	10,751	12,814	78,561	370,918	462,293	93	3,999	199	64	2,752	121	5,203
44	—	—	62	62	—	—	2,728	2,728	—	—	—	—	—	158	6,952
45	—	—	1	1	—	—	45	45	—	—	—	—	—	—	—
46	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
48	6	395	3,781	4,182	288	18,960	181,488	200,736	10	480	40	3	144	44	2,112

No.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
49	—	7	1,944	1,951	—	343	95,256	95,599	1	49	1	—	—	8	392
50	3	226	2,453	2,682	150	11,300	122,650	134,100	26	1,300	1	1	50	17	850
51	—	—	4	4	—	—	204	204	—	—	—	—	—	—	—
52	—	3	201	204	—	156	10,452	10,608	1	52	20	5	260	4	208
53	—	—	2	2	—	—	106	106	—	—	4	1	53		
54	—	—	8	8	—	—	432	432	—	—		—	—	—	—
55	—	—	87	87	—	—	4,785	4,785	—	—	—	—	—	5	275
56	—	—	56	56	—	—	3,136	3,136	—	—	5	—	—	—	—
57	—	—	46	46	—	—	2,622	2,622	—	—	42	9	513	28	1,596
58	—	—	8	8	—	—	464	464	—	—	—	—	—	—	—
59	2	69	5,927	5,998	118	4,071	349,693	353,882	5	295	120	21	1,239	77	4,543
60	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—
61	38	335	1,891	2,264	2,318	20,435	115,351	138,104	18	1,098	60	18	1,098	9,475	577,975
62	—	—	50	50	—	—	3,100	3,100	—	—	—	—	—	—	—
63	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
64	—	—	1	1	—	—	64	64	—	—	—	—	—	—	—
65	—	12	907	919	—	780	58,955	59,735	1	65	26	8	520	7,300	474,500
66	—	5	146	151	—	330	9,636	9,966	1	66	7	2	132	6	396
67	—	4	301	305	—	268	20,167	20,435	1	67	2	1	67	110	7,370
68	—	—	38	38	—	—	2,584	2,584	—	—	—	—	—	—	—
69	—	11	97	108	—	759	6,693	7,452	—	—	—	—	—	5	345
70	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
71	—	—	12	12	—	—	852	852	—	—	1	—	—	—	—
72	—	—	254	254	—	—	18,288	18,288	—	—	10	3	216	26	1,872
73	—	—	70	70	—	—	5,110	5,110	—	—	—	—	—	—	—
74	1,870	7,699	23,221	32,790	138,380	569,726	1,718,354	2,426,460	42	3,108	56	18	1,332	2,967	219,558
75	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
76	—	—	12	12	—	—	912	912	—	—	—	—	—	—	—
77	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
78	—	—	188	188	—	—	14,664	14,664	—	—	2	—	—	42	3,276
79	—	—	7	7	—	—	553	553	—	—	—	—	—	—	—
80	—	—	71	71	—	—	5,680	5,680	—	—	—	—	—	—	—
81	—	—	73	73	—	—	5,913	5,913	—	—	108	32	2,592	561	45,441
82	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
83	—	—	20	20	—	—	1,660	1,660	—	—	—	—	—	481	39,923
84	6,199	29,451	83,044	118,694	520,716	2,473,884	6,975,696	9,970,296	747	62,748	6,600	1,309	109,956	735,943	61,819,212
86	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
87	—	—	19	19	—	—	1,653	1,653	—	—	—	—	—	3,858	335,646
88	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
91	508	3,330	5,198	9,036	46,228	303,030	473,018	822,276	58	5,278	28	6	546	1,409	128,219
93	234	3,507	5,637	9,378	21,762	326,151	524,241	872,154	86	7,998	50	17	1,581	280	26,040
95	—	—	51	51	—	—	4,845	4,845	1	95	1	—	—	67	6,365
	66,010	316,358	2,556,437	2,938,805	1,524,972	8,188,481	42,556,096	52,269,549	9,051	230,799	65,711	12,856	290,202	1,825,799	79,039,470

Posttonnen	Posttonnen-km
6,721	211,062

5. Ausscheidung des Verkehrs.

	Personentransport			Gepäcktransport			Viehtransport			Gütertransport exkl. Posttransporte			Total Einnahmen		°/o
	Anzahl	Ertrag		Tonnen	Ertrag		Stück	Ertrag		Tonnen	Ertrag		Ertrag		
		Fr.	Cts.		Fr.	Cts.		Fr.	Cts.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	
A. Lokalverkehr	835,969	588,173	55	489	34,044	10	2,345	17,976	80	11,696	240,123	54	880,317	99	8,32
B. Direkter Verkehr	1,065,258	1,367,037	25	3,674	131,106	—	20,800	113,396	88	167,594	970,221	07	2,581,761	20	24,40
C. Transitverkehr	653,685	1,491,326	91	4,888	163,475	07	42,566	78,783	64	1,646,509	4,313,312	02	6,046,897	64	57,15
D. Generalabonnemente	71,198	186,657	29	—	—	—	—	—	—	—	—	—	186,657	29	1,77
E. Reiseunternehmerbillette	131,835	464,558	02	—	—	—	—	—	—	—	—	—	464,558	02	4,39
F. Schweiz. u. Internat. kombinierte Rundreisebillette	180,860	420,438	75	—	—	—	—	—	—	—	—	—	420,438	75	3,97
TOTAL	2,938,805	4,518,191	77	9,051	328,625	17	65,711	210,157	32	1,825,799	5,523,656	63	10,580,630	89	100,00

Ausscheidung des Transitverkehrs nach den verschiedenen Transitstrecken.

Transitstrecken.	Anzahl	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Stück	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	°/o
Thun tr.-Spiez tr.	88,292	79,160	35	656	8,183	42	16,709	26,055	03	42,321	74,027	90	187,426	70	3,10
Thun tr.-Interlaken Ost tr.	118,125	293,537	84	1,250	44,578	65	1,224	7,600	55	46,394	167,141	52	512,858	56	8,48
Thun tr.-Mülenen tr.	4,956	5,079	03	—	1	63	—	—	—	—	—	—	5,080	66	0,09
Thun tr.-Brig tr.	75,810	591,315	46	643	59,002	79	3,636	13,659	68	724,173	2,837,271	52	3,501,249	45	57,90
Spiez tr.-Interlaken Ost tr.	12,843	24,275	25	52	1,259	83	156	515	02	639	2,188	82	28,238	92	0,46
Spiez tr.-Mülenen tr.	663	234	56	—	—	—	—	—	—	—	—	—	234	56	—
Spiez tr.-Brig tr.	702	4,140	11	8	692	69	24	376	24	2,332	16,911	91	22,120	95	0,37
Interlaken Bhf. tr.-Interl. Ost tr.	38,343	7,645	79	40	150	33	—	—	—	7	10	20	7,806	32	0,13
Interlaken Ost tr.-Brig tr.	6,801	58,563	65	55	5,455	36	7	133	30	165	5,292	44	69,444	75	1,15
Interlaken Ost tr-Mülenen tr.	36	63	80	—	—	—	—	—	—	—	—	—	63	80	—
Münster tr.-Lengnau tr.	307,114	427,311	07	2,184	44,150	37	20,810	30,443	82	830,478	1,210,467	71	1,712,372	97	28,32
Total	653,685	1,491,326	91	4,888	163,475	07	42,566	78,783	64	1,646,509	4,313,312	02	6,046,897	64	100,00

6. Chronologische Uebersicht des Verkehrs und der Einnahmen.

Betriebsjahr	Verkehr				Transporteinnahmen														Verschiedene Einnahmen			
	Personen	Gepäck	Tiere	Güter	Personen		Gepäck		Tiere		Güter		Total		Per Kilometer		Mehr- oder Minder-Einnahmen		Im ganzen		Per Kilometer	
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1893	178,469	1,537	6,310	22,840	156,073	80	19,211	75	7,414	88	69,736	87	252,437	30	8,143	14	—	—	5,966	99	192	48
1894	293,030	2,360	10,593	44,547	221,251	09	26,794	29	11,246	88	116,856	68	376,148	94	12,133	84	+ 123,711	64	9,783	21	315	59
1895	336,222	2,739	12,333	47,049	263,367	62	31,613	29	11,961	87	122,092	71	429,035	49	13,839	85	+ 52,886	55	11,127	28	358	94
1896	319,999	2,654	12,516	55,636	284,188	91	35,084	86	13,793	71	153,583	30	486,650	78	15,698	41	+ 57,615	29	13,478	78	434	80
1897	389,402	2,754	18,189	82,390	327,570	06	39,147	82	19,762	71	198,762	38	585,242	97	18,878	80	+ 98,592	19	15,675	85	505	67
1898	444,550	3,107	21,559	80,431	354,124	36	40,852	21	21,469	08	195,470	79	611,916	44	19,739	24	+ 26,673	47	14,208	93	458	35
1899	535,379	3,642	21,707	85,777	399,374	81	47,358	98	23,212	41	208,282	10	678,228	30	21,878	33	+ 66,311	86	17,971	11	579	71
1900	458,222	3,101	22,202	71,977	383,654	84	50,265	30	25,255	11	209,937	09	669,112	34	21,584	23	— 9,115	96	16,183	66	522	05
1901	585,437	3,550	27,047	86,076	454,731	20	56,368	30	30,845	58	244,845	64	786,790	72	17,484	23	+ 117,678	38	54,730	93	1,216	24
1902	684,647	4,013	34,358	113,709	523,200	63	63,203	06	37,383	35	300,693	58	924,480	62	20,544	01	+ 137,689	90	78,992	04	1.755	38
1903	762,800	4,417	35,506	126,714	579,977	24	65,403	01	36,757	76	325,371	96	1,007,509	97	22,389	11	+ 83,029	35	76,380	48	1,697	34
1904	780,525	4,778	36,258	141,614	590,635	65	71,420	71	35,333	47	364,160	91	1,061,550	74	23,590	01	+ 54,040	77	78,204	65	1.737	88
1905	859,911	5,391	39,691	159,852	647,668	36	80,066	51	39,820	71	402,667	57	1,170,223	15	26,004	95	+ 108,672	41	78,041	56	1.734	26
1906	978,476	5,911	41,272	184,453	717,525	03	86,337	24	41,746	65	457,490	16	1,303,099	08	28,957	75	+ 132,875	93	81,712	80	1.815	84
1907	1,068,171	6,335	39,393	242,120	772,592	49	91,783	45	42,363	21	557,586	50	1,464,325	65	32,540	57	+ 161,226	57	89,382	30	1,986	27
1908	1,099,960	6,467	40,081	224,308	798,391	63	92,869	61	42,859	41	527,299	21	1,461,419	86	32,475	99	— 2,905	79	86,800	94	1.928	91
1909	1,110,812	6,832	39,627	218,017	795,549	53	99,452	70	42,775	60	517,961	84	1,455,739	67	32,349	77	— 5,680	19	95,947	47	2.132	17
1910	1,196,422	7,058	44,596	238,287	861,489	58	103,397	43	48,506	64	556,220	75	1,569,614	40	34,880	32	+ 113,874	73	89,024	12	1.978	31
1911	1,314,009	8,007	39,176	246,032	935,716	68	116,788	63	46,406	78	580,433	81	1,679,345	90	37,318	79	+ 109,731	50	77,716	58	1,727	03
1912	1,317,178	8,005	42,304	291,237	938,252	55	117,703	60	46,748	59	646,352	93	1,749,057	67	38,867	94	+ 69,711	77	85,420	88	1,898	24
1913	1,656,800	7,786	36,544	322,935	1,860,252	20	182,996	07	58,093	71	1,145,150	98	3,246,492	96	44,472	50	+1,497,435	29	147,956	28	2,026	80
1914	1,242,347	6,222	39,860	432,995	1,705,677	58	143,326	89	74,319	88	1,707,395	43	3,630,719	78	34,578	28	+ 384,226	82	198,758	48	1,892	94
1915	851,294	3,208	44,007	879,612	872,071	25	61,659	24	80,524	08	2,523,510	84	3,537,765	41	32,757	08	— 92,954	37	211,105	69	1,954	68
1916	1,442,084	4,854	71,669	1,446,554	1,257,536	53	86,305	63	116,247	40	2,571,017	28	4,031,106	84	34,161	92	+ 493,341	43	324,786	56	2,752	43
1917	1,617,048	5,525	65,914	1,175,625	1,447,542	33	108,521	82	123,472	86	2,363,329	27	4,042,866	28	34,261	57	+ 11,759	44	386,365	35	3,274	28
1918	1,513,691	5,101	75,226	1,230,327	1,570,841	78	127,424	93	182,586	37	3,411,291	60	5,292,144	68	44,848	68	+1,249,278	40	432,531	80	3,665	52
1919	1,725,304	5,351	38,932	1,262,034	2,223,810	28	184,193	33	168,080	13	6,043,715	88	8,619,799	62	73,049	14	+3,327,654	94	544,370	62	4,613	31
1920	1,950,079	6,136	32,976	1,680,106	2,774,403	21	229,795	85	149,435	66	8,453,061	07	11,606,695	79	98,861	82	+2,986,896	17	669,555	99	5,674	20
1921	1,820,548	6,043	35,400	1,463,177	3,016,750	50	252,525	46	163,661	64	8,618,798	96	12,051,736	56	102,133	36	+ 445,040	77	530,327	44	4,494	30
1922	1,884,139	5,894	49,955	1,203,646	2,938,225	70	241,119	26	183,854	15	5,681,913	34	9,045,112	45	76,653	49	—3,006,624	11	521,990	31	4.423	65
1923	2,336,907	6,982	52,160	1,116,298	3,446,623	97	267,059	08	194,685	61	4,854,598	89	8,762,967	55	74,262	43	— 282,144	90	431,037	53	3,652	86
1924	2,736,115	8,424	58,082	1,623,267	3,764,241	62	313,408	36	204,429	98	6,133,618	15	10,415,698	11	88,268	63	+1,652,730	56	516,221	87	4,374	76
1925	2,802,992	9,026	55,635	1,908,707	4,265,700	03	326,915	55	193,422	53	4,845,964	38	9,632,002	49	81,627	14	— 783,695	62	627,598	34	5,318	63
1926	2,532,582	8,247	51,475	1,862,187	4,027,524	12	301,662	76	175,876	89	5,385,006	21	9,890,069	98	83,814	15	+ 258,067	49	544,604	32	4,615	29
1927	2,701,173	8,711	56,666	1,906,707	4,193,632	57	320,886	22	194,436	51	5,967,012	68	10,675,967	98	90,474	30	+ 785,898	—	561,551	45	4,758	91
1928	2,938,805	9,051	65,711	1,832,520	4,518,191	77	328,625	17	210,157	32	5,820,491	03	10,877,465	29	92,181	91	+ 201,497	31	621,751	39	5,269	08

7. Durchschnittsergebnisse der Betriebsrechnung.

Betriebslänge: 118 km.		1927	1928
Allgemeine Verwaltung:			
Personalkosten	Fr.	330,713	330,988
Nebenkosten	»	51,431	47,836
Im ganzen	»	382,144	378,824
Per Bahnkilometer	»	3,239	3,211
» Zugskilometer	»	0,28	0,28
» Achsenkilometer	Cts.	0,99	0,98
In Prozenten der Gesamtausgaben	%	4,91	4,78
Unterhalt und Bewachung der Bahn:			
Personalkosten	Fr.	252,796	241,412
Nebenkosten	»	32,092	26,454
Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen	»	735,205	703,936
Im ganzen	»	1,020,093	971,802
Per Bahnkilometer	»	8,645	8,235
» Zugskilometer	»	0,76	0,72
» Achsenkilometer	Cts.	2,64	2,52
In Prozenten der Gesamtausgaben	%	13,09	12,26
Stationsdienst und Zugsbegleitung:			
Personalkosten	Fr.	1,995,871	1,984,682
Nebenkosten	»	127,698	125,033
Im ganzen	»	2,123,569	2,109,715
Per Bahnkilometer	»	17,996	17,879
» Zugskilometer	»	1,57	1,57
» Achsenkilometer	Cts.	5,51	5,46
In Prozenten der Gesamtausgaben	%	27,26	26,60
Fahr- und Werkstättedienst:			
Personalkosten	Fr.	877,458	866,850
Nebenkosten	»	14,766	12,614
Material- und Kraftverbrauch des Rollmaterials	»	1,089,394	1,049,074
Unterhalt und Erneuerung der elektr. Einrichtungen	»	120,145	112,913
Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials	»	1,043,634	1,250,819
Im ganzen	»	3,145,397	3,292,270
Per Bahnkilometer	»	26,656	27,900
» Zugskilometer	»	2,32	2,45
» Achsenkilometer	Cts.	8,15	8,53
In Prozenten der Gesamtausgaben	%	40,38	41,51

		1927	1928
Verschiedene Ausgaben:			
Pacht- und Mietzinse	Fr.	383,375	424,436
Verlust an Hilfsbetrieben	»	37,052	28,405
Sonstige Ausgaben	»	698,608	725,031
Im ganzen	»	1,119,035	1,177,872
Per Bahnkilometer	»	9,483	9,982
In Prozenten der Gesamtausgaben	%	14,36	14,85
Gesamtausgaben:			
Im ganzen	Fr.	7,790,237	7,930,483
Per Bahnkilometer	»	66,019	67,207
» Zugskilometer	»	5,76	5,90
» Achsenkilometer	Cts.	20,20	20,54
In Prozenten der Gesamteinnahmen	%	69,32	68,96
B. Ueberschuss der Gesamteinnahmen.			
Im ganzen	Fr.	3,447,282	3,568,733
Per Bahnkilometer	»	29,214	30,243
» Zugskilometer	»	2,54	2,65
» Achsenkilometer	Cts.	8,94	9,24
In Prozenten der Gesamteinnahmen	%	30,68	31,04

	1927	1928
Zugskilometer	1,355,622	1,343,843
Achsenkilometer	38,573,482	38,612,902

8. Leistungen

I. Lokomotiven und Motorwagen. (Ohne die Linie Münster-Lengnau.)	Be $^{5}/_{7}$	Be $^{6}/_{8}$	Be $^{4}/_{6}$	Ce $^{4}/_{6}$
				Lokomotiv-
A. Parcours des eigenen Materials auf eigener und fremder Bahn.				
a. Auf eigener Bahn:				
Personen- und gemischte Züge	459,315	62,206	—	77,673
Güterzüge	136,803	154,268	—	4,329
Vorspann bei Personen- und gemischten Zügen	19,021	1,992	—	4,413
Vorspann bei Güterzügen	11,655	174	—	1,189
Materialzüge	1,766	35	—	334
Leerfahrten	21,848	12,005	—	2,464
Rangierdienst	7,864	367	—	6,418
Total	658,272	231,047	—	96,820
b. Auf fremder Bahn:				
Personen- und gemischte Züge	17,186	—	—	82,758
Güterzüge	13,487	—	—	7,695
Vorspann bei Personen- und gemischten Zügen	492	—	—	1,903
Vorspann bei Güterzügen	—	—	—	116
Materialzüge	—	—	—	216
Leerfahrten	1,106	—	—	1,923
Rangierdienst	862	—	—	1,227
Total	33,133	—	—	95,838
Total auf eigener und fremder Bahn	691,405	231,047	—	192,658
B. Parcours des eigenen und fremden Materials auf eigener Bahn.				
Personen- und gemischte Züge	459,315	62,206	779	212,633
Güterzüge	136,803	154,268	65	14,561
Vorspann bei Personen- und gemischten Zügen	19,021	1,992	131	11,943
Vorspann bei Güterzügen	11,655	174	32	4,806
Materialzüge	1,766	35	—	354
Leerfahrten	21,848	12,005	—	5,375
Rangierdienst	7,864	367	69	16,021
Total	658,272	231,047	1,076	265,693
Zugskilometer	.	.	.	.
Vorspannkilometer	.	.	.	.
Nutzkilometer	.	.	.	.

des Rollmaterials.

Serie							Total	
Ce 6/6	E 3/3	Ec 4/6	Ed 3/3	Ed 3/4	Ce 2/4	CFe 2/6		
Kilometer					Motorwagenkilometer		1928	1927
—	65	—	1,890	19	112,039	60,095	773,302	758,130
221	164	—	4,587	—	2,854	682	303,908	311,597
121	—	24	51	4	3,066	3,664	32,356	38,935
11	—	—	17	—	1,213	33	14,292	25,448
201	—	48	88	—	2	—	2,474	1,866
43	8	226	398	193	14,715	143	52,043	82,242
469	444	—	30,455	9,618	659	1,002	57,296	54,779
1,066	681	298	37,486	9,834	134,548	65,619	1,235,671	1,272,997
—	—	82	—	—	50,343	65,412	215,781	303,530
—	—	—	—	—	—	18	21,200	12,237
—	—	48	—	—	—	535	2,978	1,418
—	—	—	—	—	—	28	144	46
—	—	777	668	—	—	33	1,694	692
—	—	107	—	—	9,189	2,866	15,191	10,970
—	—	—	—	—	—	244	2,333	1,214
—	—	1,014	668	—	59,532	69,136	259,321	330,107
1,066	681	1,312	38,154	9,834	194,080	134,755	1,494,992	1,603,104
—	65	—	1,890	19	112,039	60,095	909,041	910,586
221	164	—	4,587	—	2,854	682	314,205	328,356
121	—	24	51	4	3,066	3,664	40,017	48,036
11	—	—	17	—	1,213	33	17,941	28,634
201	—	48	88	—	2	—	2,494	2,255
43	8	226	398	193	14,715	143	54,954	87,972
469	444	—	30,455	9,618	659	1,002	66,968	64,200
1,066	681	298	37,486	9,834	134,548	65,619	1,405,620	1,470,039
.	.	.	.	.	.	.	1,223,246	1,238,942
.	.	.	.	.	.	.	57,958	76,670
.	.	.	.	.	.	.	1,281,204	1,315,612

II. Parcours der S. B. B.-Lokomotiven auf der Linie Münster-Lengnau.

Monate	Personenzüge	Güterzüge	Fakult. Personenzüge	Fakult. Güterzüge	Vorsp. bei Personenzügen	Vorspann bei Güterzügen	Materialzüge	Leerfahrten	Rangierdienst	Total 1928	Total 1927
Januar . .	8,151	3,811	169	—	908	666	—	441	75	14,221	13,404
Februar . .	7,308	3,783	26	52	520	874	—	519	87	13,169	12,037
März . .	7,447	4,212	—	208	17	967	—	467	137	13,455	12,939
April . .	7,102	3,744	26	195	93	1,080	—	447	78	12,765	12,579
Mai . . .	7,564	4,069	104	156	377	913	65	341	63	13,652	13,300
Juni . . .	7,436	4,056	91	143	497	897	—	190	53	13,363	13,321
Juli . . .	9,243	4,056	117	364	707	637	—	164	47	15,335	15,492
August . .	9,267	4,212	13	286	449	624	—	320	37	15,208	15,325
September .	7,945	4,043	63	208	467	598	—	320	38	13,682	13,281
Oktober . .	7,551	4,693	26	130	475	442	—	86	52	13,455	12,997
November .	7,293	4,082	13	299	408	609	—	166	41	12,911	13,031
Dezember .	7,945	3,900	221	195	573	559	52	283	50	13,778	14,794
Total	94,252	48,661	869	2,236	5,491	8,866	117	3,744	758	164,994	162,500
Zugskilometer .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	146,018	142,549
Vorsp.-Kilometer	.	.	.	.	.	.	.	.	.	14,357	14,615
Nutzkilometer .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	160,375	157,164

III. Gesamtparcours des eigenen und fremden Materials auf eigener Bahn.

(B. L. S., einschliesslich Münster-Lengnau.)

	Lokomotivkilometer		Zugskilometer		Vorspannkilometer		Nutzkilometer	
	1927	1928	1927	1928	1927	1928	1927	1928
Dampflokomotiven .	208,892	108,549	150,118	58,330	14,639	6,173	164,757	64,503
Elektr. Lokomotiven	1,248,051	1,261,898	1,082,927	1,135,264	69,589	58,166	1,152,516	1,193,430
Motorwagen . . .	175,596	200,167	148,446	175,670	7,057	7,976	155,503	183,646
Gesamttotal	1,632,539	1,570,614	1,381,491	1,369,264	91,285	72,315	1,472,776	1,441,579

IV. Lauf der Personen- und Lastwagen.

		1927	1928
		Achsen-Kilometer	
A. Eigenes Material auf eigener und fremder Bahn.			
Motorwagen	im ganzen	1,725,626	2,215,900
»	per Achse	71,901	92,329
Personenwagen	im ganzen	10,399,567	9,465,906
»	per Achse	38,660	35,189
Gepäckwagen	im ganzen	1,281,160	1,342,054
»	per Achse	32,029	33,551
Güterwagen	im ganzen	4,481,749	4,591,747
»	per Achse	9,658	10,204
B. Eigenes und fremdes Material auf eigener Bahn.			
Motorwagen		760,642	903,930
Personenwagen		11,298,108	11,647,986
Motor- und Personenwagen zusammen		12,058,750	12,551,916
Gepäckwagen		2,750,433	2,642,650
Güterwagen		22,550,704	22,215,540
Gepäck- und Güterwagen zusammen		25,301,137	24,858,190
Postwagen		1,213,595	1,202,796
Alle Wagen zusammen		38,573,482	38,612,902
		Wagen-Kilometer	
Heizkesselwagen		193,720	116,741

9. Zugsdienst und Durchschnitte betr. den Verkehr des Rollmaterials.

		1927	1928
Lauf der Züge:			
Personen- und gemischte Züge	Kilometer	984,158	982,428
Güterzüge mit Personenbeförderung	»	—	—
Reine Güterzüge	»	371,464	361,415
Im ganzen	»	1,355,622	1,343,843
Durchschnittliche Zusammensetzung der Züge:			
Dampf- und elektrische Lokomotiven	D L Anzahl	$0{,}_{006}$	$0{,}_{005}$
	E L »	$0{,}_{930}$	$0{,}_{891}$
	M W »	$0{,}_{125}$	$0{,}_{150}$
Motorwagen	Achsen	$0{,}_{56}$	$0{,}_{67}$
Personenwagen	»	$7{,}_{67}$	$8{,}_{00}$
Privatpersonenwagen	»	$0{,}_{66}$	$0{,}_{67}$
Gepäckwagen	»	$2{,}_{03}$	$1{,}_{97}$
Güterwagen	»	$16{,}_{63}$	$16{,}_{53}$
Postwagen	»	$0{,}_{90}$	$0{,}_{89}$
Im ganzen	»	$28{,}_{45}$	$28{,}_{73}$
Heizkesselwagen	Wagenkilometer	$0{,}_{14}$	$0{,}_{09}$
Tägliche Züge über die ganze Bahn:			
Personen- und gemischte Züge	Anzahl	$22{,}_{85}$	$22{,}_{74}$
Güterzüge mit Personenbeförderung	»	—	—
Reine Güterzüge	»	$8{,}_{62}$	$8{,}_{36}$
Im ganzen	»	$31{,}_{47}$	$31{,}_{10}$
Höchste Zugsgeschwindigkeit nach Fahrplan		75 km/Std.	75 km/Std.
Durchschnitte per Bahnkilometer:			
Zugskilometer	Anzahl	11,488	11,388
Motorwagen	Achsenkilometer	6,446	7,660
Personenwagen	»	95,746	98,712
Gepäckwagen	»	23,309	22,395
Güterwagen	»	191,107	188,267
Postwagen	»	10,285	10,193
Im ganzen	»	326,893	327,227
Heizkesselwagen	Wagenkilometer	1,642	988

10. Beförderte Nutz- und Rollmaterial-Lasten.

		1927 †	1928 †
*Befördertes totes Gewicht :**			
Dampflokomotiven im Nutzdienst	Km-Tonnen	243,816	256,659
Elektrische Lokomotiven im Nutzdienst	»	123,210,029	117,798,744
Motor-Personenwagen	»	9,434,416	10,863,258
Personenwagen	»	83,442,542	87,498,942
Lastwagen	»	113,794,885	107,647,722
Postwagen	»	7,654,930	7,533,863
Im ganzen	»	337,780,618	331,599,188
Per Bahnkilometer	»	3,216,958	3,158,088
Per Zugskilometer	»	278,46	276,86
In Prozenten des Gesamtgewichtes	%	81,44	82,18
Dienstwagen (Heizwagen)	Km-Tonnen	5,369,596	3,057,908
Befördertes Nutzgewicht :			
Reisende (75 Kilogramm)	Km-Tonnen	3,001,270	3,225,056
Gepäck, Tiere und Güter	»	73,999,192	68,679,701
Im ganzen	»	77,000,462	71,904,757
Per Bahnkilometer	»	733,338	684 807
Per Zugskilometer	»	63,48	60,03
In Prozenten des Gesamtgewichtes	%	18,56	17,82
Befördertes Gesamtgewicht :			
Im ganzen	Km-Tonnen	414,781,080	403,503,945
Per Bahnkilometer	»	3,950,296	3,842,895
Per Zugskilometer	»	341,94	336,89

† Nur B. L. S., *ohne* die Linie Münster-Lengnau.
* Die Kilometertonnen wurden nach den Ausweisen der Wagenrapporte berechnet und weisen die *effektiv* beförderten Lasten auf.

Zusammenstellung für die ganze Bahn.

		B. L. S. (105 km)		M. L. (13 km)		Total (118 km)	
		1927	1928	1927	1928	1927	1928
Befördertes Nutzgewicht :							
Reisende	Km-Tonnen	3,001,270	3,225,056	577,193	695,160	3,578,463	3,920,216
Gepäck, Tiere und Güter	»	73,999,192	68,679,701	11,441,422	11,091,832	85,440,614	79,771,533
Im ganzen	»	77,000,462	71,904,757	12,018,615	11,786,992	89,019,077	83,691,749
In Proz. des Gesamtgewichtes	%	18,56	17,82	20,44	19,67	18,80	18,06
Befördertes Gesamtgewicht	Km-Tonnen	414,781,080	403,503,945	58,786,863*	59,925,342*	473,567,943	463,429,287

* Nach den Angaben der S. B. B.

II. A. Stromverbrauch und Kosten für elektr. Lokomotiven und Motorwagen auf der Strecke Thun-Brig und Spiez-Bönigen (exkl. M. L.).

Monat	Fahrleistungen	Verbrauch			Kosten				
		Im ganzen	Pro Lokomotivkilometer	Pro 1000 Bruttotonnenkilometer	Im ganzen		Pro kWh	Pro Lokomotivkilometer	Pro 1000 Bruttotonnenkilometer
	km	k Wh	k Wh	k Wh	Fr.	Ct.	Ct.	Ct.	Fr.
Januar	107,506	1,567,561	14,5		65,837	60	4,2	61,2	
Februar	103,983	1,540,669	14,8		63,167	45	4,1	60,7	
März	107,268	1,512,203	14,0		62,000	35	4,1	57,7	
April	97,212	1,324,773	13,6		56,965	25	4,3	58,5	
Mai	110,568	1,489,974	13,4		61,088	95	4,1	55,2	
Juni	117,850	1,484,142	12,5		60,849	85	4,1	51,6	
Juli	140,648	1,783,393	12,6	45,6	73,119	15	4,1	51,9	1,89
August	141,953	1,833,785	12,9		75,185	20	4,1	52,9	
September	124,653	1,620,067	12,9		68,042	85	4,2	54,5	
Oktober	109,084	1,541,147	14,1		61,645	90	4 0	56,5	
November	96,678	1,321,651	13,6		55,509	35	4,2	57,4	
Dezember	99,918	1,416,333	14,1		59,486	—	4,2	59,5	
Total	1,357,321	18,435,698	13,5	45,6	762,897	90	4,1	56,2	1,89
1927	1,423,647	18,152,056	12,7	43,8	776,436	60	4,3	54,5	1,87

II. B. Verbrauch und Kosten für Schmiermaterial der elektrischen Lokomotiven und Motorwagen.

Serie	Nummer	Fahrleistungen	Verbrauch		Kosten			
			Im ganzen	Pro Lokomotivkilometer	Im ganzen 1928		Pro Lok.-km. 1928	1927
		km	kg	gr	Fr.	Ct.	Ct.	Ct.
I. Elektrische Lokomotiven.								
Be $^{5}/_{7}$	151—163	691,405	23,432	33,8	5,663	80	0,81	0,79
Be $^{6}/_{8}$	201—202	231,047	5,515	23,8	2,385	35	1,03	1,22
Ce $^{6}/_{8}$	121	1,066	31	29,1	7	70	0,72	0,71
Ce $^{4}/_{6}$	301—303, 315—317	192,658	4,532	23,5	1,376	20	0,71	0,65
	Total	1,116,176	33,510	30,0	9,433	05	0,85	0,83
II. Motor-Personenwagen.								
Ce $^{2}/_{4}$	781—783	194,080	2,310	11,9	749	70	0,39	0,47
CFe $^{2}/_{6}$	784—785	134,755	1,616	12,0	458	80	0,34	0,18
	Total	328,835	3,926	11,9	1,208	50	0,36	0,34
	Gesamt-Total I und II	1,445,011	37,436	25,9	10,641	55	0,74	0,72

12. A. Unterhaltungskosten der Lokomotiven und Motorwagen.

Serie	Nummer	Anzahl im Jahresdurchschnitt	Fahrleistungen Im ganzen	Fahrleistungen Pro Lokomotive	Ausgaben Im ganzen		Ausgaben Pro Lokomotive		Ausgaben Pro Lokomotivkilometer	
			km	km	1928		1928		1928	1927
					Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Ct.	Ct.
I. Dampflokomotiven.										
Ec $^4/_6$ . . .	61—64	4	1,312	328	23,301	10	5,825	30	1776,0	25,8
Ed $^3/_3$ . . .	75—76	2	38,154	19,077	22,591	45	11,295	75	59,2	14,4
Ed $^3/_4$ . . .	51	1	9,834	9,834	2,856	65	2,856	65	29,1	—
E $^3/_3$ . . .	73	1	681	681	12,305	20	12,305	20	1807,0	54,6
	Total	8	49,981	6,248	61,054	40	7,631	80	1221,5	18,8
II. Elektrische Lokomotiven.										
Be $^5/_7$ . . .	151—163	13	691,405	53,185	360,399	75	27,723	05	52,1	46,7
Be $^6/_8$ . . .	201—202	2	231,047	115,523	37,164	—	18,582	—	16,1	27,9
Ce $^6/_6$ . . .	121	1	1,066	1,066	28,992	02	28,992	02	2719,7	57,4
Ce $^4/_6$ . . .	301—303, 315—317	6	192,658	32,109	71,166	45	11,861	05	36,9	23,8
	Total	22	1,116,176	50,735	497,722	22	22,623	75	44,6	38,5
III. Motor-Personenwagen.										
Ce $^2/_4$ . . .	781—783	3	194,080	64,693	60,643	65	20,214	55	31,2	23,6
CFe $^2/_6$ . . .	784—785	2	134,755	67,377	40,660	40	20,330	20	30,2	15,4
	Total	5	328,835	65,767	101,304	05	20,260	80	30,8	19,7
	Gesamt-Total I—III	35	1,494,992	42,714	660,080	67	18,859	45	44,2	33,5

12. B. Unterhaltungskosten der Wagen (ohne Motorwagen).

Serie	Anzahl im Jahresdurchschnitt		Fahrleistungen Achskilometer	Ausgaben Im ganzen		Ausgaben Pro Achse		Ausgaben Pro Achskilometer	
	Wagen	Achsen	1928	1928		1928		1928	1927
				Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Ct.	Ct.
IV. Personenwagen.									
A	2	4		2,506	25	626	55		
AB	28	100		158,061	55	1,580	60		
B	11	22	9,465,906	11,753	25	534	25	3,14	3,14
BC	6	12		16,954	45	1,412	85		
C	43	131		108,042	—	824	75		
Total	90	269	9,465,906	297,317	50	1,105	25	3,14	3,14
V., VI. und VII. Gepäck-, Güter- und Dienstwagen.									
F	17	40	1,342,054	41,686	20	1,042	15	3,11	1,54
J, K	169	338		80,939	41	239	45		
L	37	74	4,591,747	13,022	65	176	—	2,28	1,78
M	28	56		10,886	30	194	40		
Heizwagen	5	10	304,482	14,136	60	1,413	65	4,64	4,59
Total	256	518	6,238,283	160,671	16	310	15	2,57	1,94

D.

Verkehrsstatistische Tabellen 1928

über den

Schiffsbetrieb.

Tabellen 13 und 14.

13. Personen-Verkehr pro 1928, ausgeschieden nach Billetgattungen.

Billetgattungen		Thunersee Transport-quantitäten 1927	Thunersee Transport-quantitäten 1928	Thunersee Einnahmen absolut 1927		Thunersee Einnahmen absolut 1928		Thunersee Einnahmen prozentual 1927	Thunersee Einnahmen prozentual 1928	Brienzersee Transport-quantitäten 1927	Brienzersee Transport-quantitäten 1928	Brienzersee Einnahmen absolut 1927		Brienzersee Einnahmen absolut 1928		Brienzersee Einnahmen prozentual 1927	Brienzersee Einnahmen prozentual 1928
		Personen	Personen	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	%	%	Personen	Personen	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	%	%
Gewöhnl. Billette, einfache	I. Platz	11,239	10,325	32,810	78	31,173	74	5,69	4,91	2,843	3,470	5,562	59	6,670	58	3,27	3,39
	II. »	74,413	78,111	112,158	28	114,724	04	19,47	18,05	35,136	38,923	26,626	10	29,997	14	15,67	15,26
» » Hin- u. Rückf.	I. »	17,704	21,696	35,829	78	44,503	47	6,22	7,00	14,297	17,227	18,736	89	22,233	14	11,02	11,31
	II. »	135,943	165,500	160,105	47	191,870	36	27,80	30,19	62,870	75,338	44,000	—	52,482	57	25,89	26,70
Sonntags-Retourbillette	I. »	443	383	972	99	878	10	0,17	0,14	—	—	—	—	—	—	—	—
	II. »	5,738	6,719	11,650	82	10,359	43	2,02	1,63	—	—	—	—	—	—	—	—
Kollektivbillette	I. »	3,073	2,508	7,253	61	6,056	56	1,26	0,95	2,688	2,240	3,029	75	2,789	90	1,78	1,42
	II. »	37,245	38,919	28,889	01	31,874	74	5,02	5,02	22,251	27,904	13,608	21	17,606	61	8,09	8,96
Feste Rundfahrtbillette	I. »	4,363	4,690	12,731	01	14,107	72	2,21	2,22	1,497	1,760	2,235	80	3,039	48	1,31	1,55
	II. »	7,221	8,931	15,072	61	19,021	—	2,62	2,99	9,176	11,076	9,858	26	11,859	02	5,80	6,03
Schweiz. komb. Billette	I. »	5,102	5,221	12,194	21	12,425	91	2,12	1,96	2,153	2,270	3,238	75	3,393	05	1,90	1,73
	II. »	13,749	16,267	21,898	38	24,883	—	3,81	3,92	10,482	13,147	11,092	41	13,902	01	6,52	7,07
Reiseunternehmer-Billette	I. »	9,639	9,916	27,825	87	28,140	88	4,83	4,43	1,242	1,180	2,277	34	1,697	59	1,34	0,86
	II. »	3,070	3,197	6,091	83	6,113	43	1,06	0,96	1,419	1,343	1,753	95	1,636	85	1,03	0,83
Beamtenbillette	I. »	285	337	170	25	202	12	0,03	0,03	146	185	51	79	63	49	0,03	0,03
	II. »	3,920	4,547	1,276	09	1,551	12	0,22	0,25	2,802	2,522	612	98	577	32	0,36	0,29
Total ohne Abonnemente und Extrafahrten		333,147	377,267	486,930	99	537,885	62	—	—	169,002	198,585	142,684	82	167,948	75	—	—
Schweiz. Generalabonnemente:	I. Platz	—	—	4,993	21	5,215	50	0,87	0,82	—	—	4,993	22	5,215	50	2,93	2,65
	II. »	—	—	7,622	29	7,700	54	1,32	1,21	—	—	7,622	29	7,700	55	4,48	3,92
Interne Generalabonnemente:																	
Zur vollen Taxe (Erwachsene): für 8 Tage	I. Platz	—	—	3,182	98	4,141	50	0,55	0,65	—	—	579	48	367	—	0,34	0,19
	II. »	—	—	5,936	99	5,871	45	1,03	0,92	—	—	2,147	72	1,595	90	1,26	0,81
für 15 Tage	I. »	—	—	3,406	68	3,789	68	0,59	0,60	—	—	53	64	326	16	0,03	0,17
	II. »	—	—	4,406	56	2,930	75	0,76	0,46	—	—	1,738	36	543	—	1,02	0,28
für 30 Tage	I. »	—	—	1,179	25	2,201	75	0,20	0,35	—	—	74	50	114	75	0,04	0,06
	II. »	—	—	1,370	—	1,402	—	0,24	0,22	—	—	150	—	28	—	0,09	0,01
für 3, 6 und 12 Monate	I. »	—	—	825	85	733	25	0,14	0,11	—	—	—	—	—	—	—	—
	II. »	—	—	453	50	577	—	0,08	0,09	—	—	—	—	—	—	—	—
Zur halben Taxe (Kinder- und Schülerabonnements): für 8, 15 und 30 Tage	I. »	—	—	58	—	206	—	0,01	0,03	—	—	—	—	—	—	—	—
	II. »	—	—	144	—	130	—	0,02	0,02	—	—	10	—	38	—	—	0,02
für 3, 6 u. 12 Monate	I. »	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	II. »	—	—	75	—	91	—	0,01	0,01	—	—	—	—	19	—	—	0,01
Kilometerabonnemente	I. »	—	—	5,318	12	6,050	58	0,92	0,95	—	—	982	08	1,218	24	0,58	0,62
	II. »	—	—	47,863	13	54,455	22	8,32	8,57	—	—	8,838	72	10,964	16	5,20	5,58
Extrafahrten *)		—	—	2,263	40	2,166	20	0,39	0,34	—	—	40	—	500	—	0,02	0,25
Gesamttotal		—	—	576,029	95	635,558	04	100,00	100,00	—	—	169,914	83	196,579	01	100,00	100,00

* Extrafahrten, für welche Billette gelöst wurden, sind hierin nicht inbegriffen, sondern oben in den betreffenden Billetgattungen berücksichtigt.

14. Verteilung der Transporteinnahmen pro 1928 auf die Monate.

Thunersee

Monate	Personen: Schweiz. General-Abonnemente Fr.	Ct.	Personen: Interne Abonnemente Fr.	Ct.	Personen: Familien-Abonnemente Fr.	Ct.	Personen: Uebrige Billette Fr.	Ct.	Personen: TOTAL Fr.	Ct.	Gepäck- und Expressgut Fr.	Ct.	Tiere und Güter Fr.	Ct.	Post-transporte Fr.	Ct.	Total: Betrag Fr.	Ct.	Total: %	Total: gegenüber 1927 Fr.	Ct.
Januar	—	—	—	—	278	40	7,524	75	7,803	15	11	12	221	77	—	—	8,036	04	1,24	302	77
Februar	—	—	—	—	364	80	5,744	77	6,109	57	11	71	276	98	—	—	6,398	26	0,98	313	17
März	3,239	38	—	—	376	20	7,329	66	10,945	24	17	40	408	27	—	—	11,370	91	1,75	3,896	66
April	—	—	279	25	2,582	40	12,467	46	15,329	11	÷ 23	92	701	91	—	—	16,007	10	2,48	2,115	67
Mai	—	—	903	50	5,673	60	35,473	45	42,050	55	105	90	1,005	34	—	—	43,161	79	6,65	÷ 2,736	21
Juni	2,846	50	3,956	22	8,484	20	71,495	73	86,782	65	337	77	1,239	26	—	—	88,359	68	13,66	12,337	69
Juli	—	—	7,754	50	18,350	20	137,350	76	163,455	46	445	08	1,413	—	—	—	165,313	54	25,53	18,368	87
August	—	—	7,124	50	17,220	40	150,449	90	174,794	80	834	09	1,364	73	—	—	176,993	62	27,30	1,468	65
September	3,984	21	2,053	66	5,486	—	72,448	61	83,972	48	810	05	1,046	19	—	—	85,828	72	13,23	25,250	18
Oktober	—	—	12	75	1,252	—	17,518	50	18,783	25	54	12	1,226	86	—	—	20,064	23	3,10	÷ 4,176	70
November	—	—	—	—	172	80	7,225	52	7,398	32	49	38	638	28	—	—	8,085	98	1,25	606	60
Dezember	2,845	95	—	—	264	80	15,022	71	18,133	46	16	55	287	89	—	—	18,437	90	2,83	2,889	78
Total 1928	12,916	04	22,084	38	60,505	80	540,051	82	635,558	04	2,669	25	9,830	48	—	—	648,057	77	100,00	60,637	13
1927	12,615	50	21,038	81	53,181	25	489,194	39	576,029	95	2,598	29	8,792	40	—	—	587,420	64	—	—	—
gegenüber 1927: mehr	300	54	1,045	57	7,324	55	50,857	43	59,528	09	70	96	1,038	08	—	—	60,637	13	—	—	—
gegenüber 1927: weniger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Brienzersee

Monate	Personen: Schweiz. General-Abonnemente Fr.	Ct.	Personen: Interne Abonnemente Fr.	Ct.	Personen: Familien-Abonnemente Fr.	Ct.	Personen: Uebrige Billette Fr.	Ct.	Personen: TOTAL Fr.	Ct.	Gepäck- und Expressgut Fr.	Ct.	Tiere und Güter Fr.	Ct.	Post-transporte Fr.	Ct.	Total: Betrag Fr.	Ct.	Total: %	Total: gegenüber 1927 Fr.	Ct.
Januar	—	—	—	—	67	20	604	37	671	57	14	—	296	53	—	—	982	10	0,47	÷ 762	36
Februar	—	—	—	—	67	20	682	65	749	85	7	50	243	91	—	—	1,001	26	0,49	÷ 842	57
März	3,239	38	—	—	76	80	919	44	4,235	62	13	12	243	13	—	—	4,491	87	2,16	2,056	07
April	—	—	—	—	153	60	1,018	53	1,172	13	37	25	318	89	—	—	1,528	27	0,74	÷ 561	99
Mai	—	—	101	25	566	40	4,338	79	5,006	44	63	38	529	72	—	—	5,599	54	2,60	÷ 3,362	24
Juni	2,866	51	251	21	1,526	40	24,550	58	29,194	70	49	82	805	15	—	—	30,049	67	14,45	8,377	11
Juli	—	—	841	80	4,636	80	44,489	77	49,968	37	261	27	1,122	45	—	—	51,352	09	24,72	4,428	63
August	—	—	1,428	—	3,561	60	56,352	23	61,341	83	860	53	1,119	98	—	—	63,322	34	30,58	6,330	26
September	3,964	21	390	55	1,296	—	32,625	57	38,276	33	÷ 472	65	563	08	—	—	38,366	76	18,45	12,413	11
Oktober	—	—	—	—	115	20	1,931	48	2,046	68	76	35	558	12	—	—	2,681	15	1,29	793	89
November	—	—	—	—	28	80	525	71	554	51	33	90	149	74	—	—	738	15	0,35	÷ 333	60
Dezember	2,845	95	19	—	86	40	409	63	3,360	98	÷ 68	70	184	66	4,200	—	7,676	94	3,70	÷ 494	33
Total 1928	12,916	05	3,031	81	12,182	40	168,448	75	196,579	01	875	77	6,135	36	4,200	—	207,790	14	100,00	28,041	98
1927	12,615	51	4,753	70	9,820	80	142,724	82	169,914	83	814	01	4,819	32	4,200	—	179,748	16	—	—	—
gegenüber 1927: mehr	301	04	—	—	2,361	60	25,723	93	26,664	18	61	76	1,316	04	—	—	28,041	98	—	—	—
gegenüber 1927: weniger	—	—	1,721	89	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Berner Alpenbahn-Gesellschaft

Bern-Lötschberg-Simplon

Vierundzwanzigster

Geschäftsbericht samt Rechnungen und Bilanz

über das

Geschäftsjahr 1929

Bern
Buchdruckerei Feuz
1930

Berner Alpenbahn-Gesellschaft

Bern-Lötschberg-Simplon

Vierundzwanzigster

Geschäftsbericht samt Rechnungen und Bilanz

über das

Geschäftsjahr 1929

Beilagen:

Jahresrechnung und Bilanz der Pensions- und Hülfskasse für die Beamten, Angestellten und ständigen Arbeiter der B. L. S./B. N.

Jahresrechnung und Bilanz der Krankenkasse für das Personal der B. L. S./B. N.

Verkehrsstatistische Tabellen über den Bahn- und Schiffsbetrieb.

Bern
Buchdruckerei Feuz
1930

Gesellschaftsorgane.

A. Verwaltungsrat.

Präsident:

(mit Amtsdauer bis zur ordentl. Generalversammlung 1930)

Herr *Kunz, G.*, a. Ständerat, Bern († 5. Jan. 1930).

I. Vizepräsident:

(gleiche Amtsdauer wie der Präsident)

Herr *Bösiger, W.*, Regierungsrat, Bern.

II. Vizepräsident:

(gleiche Amtsdauer wie der Präsident)

Herr *Petit, C.*, Privatier, Paris.

Vertreter der Aktionäre im Verwaltungsrat:

(mit Amtsdauer bis zur ordentl. Generalversammlung 1930)

1. Herr *Aellig, A.*, Direktor der Kantonalbank von Bern, Bern.
2. » *Bechler, P.*, Grossrat, Münster.
3. » *Bouilloux-Lafont, M.*, Bankier, Delegierter des Verwaltungsrates der Süd-West-Bahnen, Etampes.
4. » *Grimm, R.*, Nationalrat, Bern.
5. » *Kunz, P.*, a. Stadtpräsident, Thun.
6. » *de Lalande, L.*, anc. Ministre de France, Paris.
7. » *Loste, J.*, Privatier, Bordeaux († 14. April 1929).
8. » *Mabilleau, L.*, Professor, Direktor des « Musée social » und Präsident der « Association des Soc. mutuelles de la France », Paris.
9. » *Michel, A.*, Notar, Interlaken.
10. » Dr. *Michel, F.*, a. Nationalrat, Interlaken.
11. » *Pellarin, E.*, Oberingenieur bei den franz. Ostbahnen, Paris.
12. » *Petit C.*, Privatier, Paris.
13. » *Rebmann J. J.*, a. Nationalrat, Erlenbach.
14. » *Stähli, H.*, Nationalrat, Bern.
15. » *Stauffer, A.*, Regierungsrat, Bern.
16. » *Vilgrain, L.*, Président hon. de la Chambre de Commerce de Nancy, Nancy.
17. » *Wullimann, L.*, Kaufmann, Grenchen.

18. Herr *von Wurstemberger, F.*, alt Grossrat, Bern.
19. » *Wyder, H.*, Hotelier, Interlaken.
20. » Dr. *Zehnder, R.*, Direktor der Montreux-Oberland-Bahn, Montreux.

Vertreter der Eidgenossenschaft im Verwaltungsrat:

(Amtsdauer bis 31. Dezember 1931)

21. Herr *Andermatt, J.*, Ständerat, Baar.
22. » *Calame, H.*, Nationalrat, Neuenburg.
23. » *Hunziker, O.*, Nationalrat, Zofingen.
24. » Dr. *Jäggi, B.*, a. Nationalrat, Basel.

Vertreter des Kantons Bern im Verwaltungsrat:

(Amtsdauer bis 31. Mai 1930)

25. Herr *Bösiger, W.*, Regierungsrat, Bern.
26. » *Bühler, G.*, a. Nationalrat, Frutigen.
27. » *Dürrenmatt H.*, Dr. jur., Regierungsrat, Bern.
28. » *Kunz, G.*, a. Ständerat, Bern († 5. Jan. 1930).

Vertreter des Kantons Wallis im Verwaltungsrat:

(Amtsdauer bis auf Widerruf)

29. Herr *Burgener, J.*, a. Staatsrat, Sitten (per 28. Juni 1929 zurückgetreten).
30. » *Evêquoz, R.*, Ständerat, Sitten.
31. » Dr. *Seiler, H.*, a. Nationalrat, Brig.
32. » *Troillet, M.*, Staatsrat, Sitten.

B. Verwaltungsausschuss.

Präsident:

(mit Amtsdauer bis zur ordentlichen Generalversammlung 1930)

Herr *Kunz, G.*, a. Ständerat, Bern († 5. Jan. 1930).

Vizepräsident:

(gleiche Amtsdauer wie der Präsident)

Herr *Bühler, G.*, a. Nationalrat, Frutigen.

Mitglieder:

(mit Amtsdauer bis zur ordentlichen Generalversammlung 1930)

1. Herr *Aellig, A.*, Direktor der Kantonalbank Bern, Bern.
2. » *Bösiger, W.*, Regierungsrat, Bern.
3. » *Bühler, G.*, a. Nationalrat, Frutigen.
4. » *Dürrenmatt, H.*, Dr. jur. Regierungsrat, Bern.
5. » *Kunz, G.*, a. Ständerat, Bern († 5. Jan. 1930).
6. » *Mabilleau, L.*, Professor und Direktor des « Musée social », Paris.
7. » Dr. *Michel, F.*, a. Nationalrat, Interlaken.
8. » *Pellarin, E.*, Oberingenieur bei den franz. Ostbahnen, Paris.
9. » *Petit, C.*, Privatier, Paris.
10. » *Stähli, H.*, Nationalrat, Bern.
11. » Dr. *Zehnder, R.*, Direktor der Montreux-Oberland-Bahn, Montreux.

C. Direktion.

Präsident:
(mit Amtsdauer bis zur ordentlichen Generalversammlung 1930)

Herr *Bühler, G.*, a. Nationalrat, Frutigen.

Vizepräsident:
(gleiche Amtsdauer wie der Präsident)

Herr *Bösiger, W.*, Regierungsrat, Bern.

Mitglieder:

1. Herr *Aellig, A.*, Direktor der Kantonalbank, Bern.
2. » *Bösiger, W.*, Regierungsrat, Bern.
3. » *Bühler, G.*, a. Nationalrat, Frutigen.
4. » *Dürrenmatt H.*, Dr. jur. Regierungsrat, Bern.
5. » *Kunz, G.*, a. Ständerat, Bern († 5. Jan. 1930).
6. » *Stähli, H.*, Nationalrat, Bern.
7. » Dr. *Zehnder, R.*, Direktor der M. O. B., Montreux.

Delegierte des Verwaltungsrates:

Herr *Bühler, G.*, a. Nationalrat, Frutigen, für Schutzbauten.
» *Kunz, G.*, a. Ständerat, Bern († 5. Jan. 1930), speziell für Fragen finanzieller und kommerzieller Natur.

D. Direktor.

Herr Prof. Dr. jur. *Volmar, F.*, Bern.

E. Kontrollstelle für 1929.

Mitglieder:

Herr *Römer, H.*, Fürsprecher, Biel († 15. März 1930).
» *Ott, E.*, Bankdirektor, Bern.
» *Jäggi, E.*, Buchhalter der B. O. B., Interlaken.

Suppleanten:

Herr *Bäschlin, H.*, Oberrichter, Bern.
» *Jung, P. E.*, Kantonsbuchhalter, Bern.
» *Häuptli, A.*, Subdirektor der Kantonalbank, Bern.

An die Aktionäre

der

Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon

Wir haben die Ehre, Ihnen hiermit den Geschäftsbericht sowie die Rechnungen und die Bilanz des Jahres 1929 zur Genehmigung vorzulegen.

I. Allgemeiner Teil.

1. Gesellschaftsorgane.

A. Generalversammlung.

Die *ordentliche Generalversammlung der Aktionäre* wurde Samstags, den 22. Juni 1929, um 11 Uhr, im Rathaus zu Bern abgehalten; es erschienen 7 Aktionäre mit 108,167 vertretenen Aktien, von denen 88,472 stimmberechtigt waren.

Nach Kenntnisnahme vom Genehmigungsschreiben des eidgen. Eisenbahndepartementes und vom Befunde der Kontrollstelle wurden der Geschäftsbericht sowie die Jahresrechnungen und die Bilanz pro 1928 von der Versammlung einstimmig genehmigt unter Entlastung der Gesellschaftsbehörden für ihre Geschäftsführung.

Die *Kontrollstelle* für das Geschäftsjahr 1930 wurde bestellt wie folgt:

Mitglieder: Herr *Römer H.*, Fürsprecher, Biel († 15. März 1930),
» *Ott, E.*, Bankdirektor, Bern,
» *Jäggi, G.*, Buchhalter der B. O. B., Interlaken.

Suppleanten: Herr *Bäschlin, H.*, Oberrichter, Bern,
» *Jung, P. E.*, Kantonsbuchhalter, Bern,
» *Häuptli, A.*, Subdirektor der Kantonalbank Bern.

Im weitern wurde für *Art. 4, Absatz 1, der Gesellschaftsstatuten vom 30. Juni 1926* folgender neuer Text angenommen:

Bisheriger Text.	*Neuer Text.*
Art. 4, Abs. 1.	Art. 4, Abs. 1.
Das Aktienkapital setzt sich zusammen aus:	Das Aktienkapital setzt sich zusammen aus:
30,975 Prioritätsaktien I. Ranges von nominell Fr. 500.— und Genußscheinen von Fr. 100.— im Betrage von Fr. 15,487,500;	30,138 Prioritätsaktien I. Ranges von nominell Fr. 500.— und 4185 Genußscheinen von nominell Fr. 100.—, zusammen den Betrag von Fr. 15,487,500 ausmachend;
76,640 Prioritätsaktien II. Ranges von nominell Fr. 400.— im Betrage von Fr. 30,656,000;	76,640 Prioritätsaktien II. Ranges von nominell Fr. 400.— im Betrage von Fr. 30,656,000.—;
54,560 Stammaktien von nominell Fr. 250.— im Betrage von Fr. 13,640,000.—.	54,560 Stammaktien von nominell Fr. 250.— im Betrage von Fr. 13,640,000.—.

Die Absätze 2, 3 und 4 des Art. 4 bleiben unverändert.

B. Verwaltungsbehörden.

a. Verwaltungsrat.

Am 14. April 1929 ist in Bordeaux ganz unerwartet Herr *Josef Loste,* Mitglied und früherer Vizepräsident unseres Verwaltungsrates, gestorben.

Herr J. Loste gehörte unserem Verwaltungsrate seit der Gesellschaftsgründung, d. h. seit dem Jahre 1906 an. In dieser langen Periode von mehr als 20 Jahren hat er unserer Gesellschaft vielseitige und sehr wertvolle Dienste geleistet, ganz besonders bei Anlass der Finanzierung. Herr Loste führte im Auftrage einer französischen Gruppe die Verhandlungen mit den Vertretern der B. L. S. Mit Hilfe dieser starken Finanzgruppe wurde dann die Finanzierung des bernischen Alpenbahn-Unternehmens möglich.

Unsere Gesellschaft hat Herrn Loste durch Ernennung zum Vizepräsidenten des Verwaltungsrates die wohlverdiente Anerkennung gezollt.

Wir werden dem Hingeschiedenen für seine Tätigkeit bei der Finanzierung und in den Behörden der Berner Alpenbahn-Gesellschaft, Bern-Lötschberg-Simplon, ein ehrenvolles und dankbares Andenken bewahren.

Weiter ist aus unserem Verwaltungsrate Herr a. Staatsrat *Josef Burgener,* Advokat in Sitten, zurückgetreten. Der Genannte gehörte dieser Behörde seit dem Jahre 1916 als Vertreter des Kantons Wallis an und sei Herrn Burgener auch an dieser Stelle für seine bereitwillige Mitarbeit und sein freundliches Interesse, das er unserem Unternehmen entgegengebracht hat, der beste Dank ausgesprochen.

Am 5. Januar 1930 entschlief nach ganz kurzer Krankheit unser hochverehrter Verwaltungsratspräsident und Delegierter des Verwaltungsrates,

Herr *Gottfried Kunz,*
alt Regierungs- und Ständerat,
gewesener Direktor der Lötschbergbahn,

nachdem er am 12. Dezember 1929 noch in voller Rüstigkeit seinen 70. Geburtstag gefeiert hatte.

Aus einfachen Verhältnissen hervorgegangen, arbeitete sich der strebsame junge Mann in eigener Kraft rasch empor. Anfänglich Lehrer, ging er zum Studium der Jurisprudenz über und bestund 1884 das Staatsexamen als bernischer Notar. Nach zwanzigjähriger, erfolgreicher Notariatspraxis in Biel wurde Herr Kunz im Jahre 1904 vom bernischen Grossen Rate in die Regierung des Kantons Bern berufen und leitete er bis zum Jahre 1912 die kantonale Finanzdirektion. Dank den vorzüglichen Beziehungen zu französischen Finanzmännern, wie Herr J. Loste sel. und andern, konnte er solche für die Finanzierung der Lötschbergbahn gewinnen, womit die Gründung unserer Gesellschaft gesichert wurde.

Im Februar 1912 wurde Herr Regierungsrat Kunz als Nachfolger des Herrn Ingenieur Auer zum Direktor der Thunerseebahn gewählt; damit wurde er der designierte Direktor der damals vor der nahen Betriebseröffnung stehenden Berner Alpenbahn, Bern-Lötschberg-Simplon.

Nach durchgeführter Fusion der Thunerseebahn mit der Dampfschiffgesellschaft des Thuner- und Brienzersees und der so erweiterten T. S. B. mit der B. L. S., welch letztere sich vorher durch Kauf in den Besitz der Spiez-Frutigen-Bahn gesetzt hatte, übernahm die B. L. S. dann auch den Betrieb von vier bernischen Nebenbahnen (Dekretsbahnen). Die frühere Personalunion im Posten des Direktors fortsetzend, wurde Herr Direktor Kunz auch zum Direktor der Bern-Neuenburg-Bahn (Direkte Linie) gewählt. Diese Stel-

lungen musste Herr Direktor Kunz aus Gesundheitsrücksichten im Jahre 1926 aufgeben; indessen verblieb er als Delegierter des Verwaltungsrates der B. L. S. für Fragen finanzieller und kommerzieller Natur in ständigem Kontakt mit dem Geschäftsbetrieb der B. L. S.

Seit dem 2. Juni 1928 stund Herr Kunz dem Verwaltungsrate der B. L. S. als Präsident vor; ferner war er auch Präsident des Verwaltungsausschusses und seit 1. Oktober 1926 Mitglied der Direktion B. L. S.

Die Behörden der Berner Alpenbahn werden der grossen Verdienste des Heimgegangenen stets in aufrichtiger Dankbarkeit gedenken.

Der Name des Herrn a. Ständerat Kunz wird mit dem grossen Werk der Berner Alpenbahn. Bern-Lötschberg-Simplon, unzertrennlich und ehrenvoll verbunden bleiben!

b. Verwaltungsausschuss und Direktion.

Infolge Hinscheides des Herrn Kunz zählt erstere Behörde dermalen noch 10 und letztere noch 6 Mitglieder.

c. Die Delegation für finanzielle und kommerzielle Fragen

ist nun dahingefallen.

Verwaltungsrat und *Verwaltungsausschuss* versammelten sich im Berichtsjahre am 26. Januar, 1. Juni und 21. Dezember 1929 und behandelten insgesamt 25 Geschäfte.

Die *Direktion* behandelte in 9 Sitzungen 124 Geschäfte, wovon mehrere Fragen sehr schwieriger Art und von aussergewöhnlicher Bedeutung.

d. Kontrollstelle.

Am 15. März 1930 starb nach kurzer Krankheit Herr Oberst *Hans Römer, Fürsprecher in Biel,* welcher in der konstituierenden Generalversammlung unserer Gesellschaft vom 27. Juli 1906 zum Mitgliede der Kontrollstelle der Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon gewählt worden war. Der Genannte hat die Funktionen eines Revisors ununterbrochen während mehr als 20 Jahren ausgeübt und unserm Unternehmen wertvolle Dienste geleistet. Wir werden dem Hingeschiedenen ein dankbares Andenken bewahren.

2. Beziehungen zu Staats- und Gemeindebehörden.

Wir können mit Befriedigung feststellen, dass die vielen Beziehungen mit diesen Behörden ausnahmslos erfreuliche waren.

Dank einer intensiven Zusammenarbeit mit der kantonalen Eisenbahndirektion und der Unterstützung durch den h. Regierungsrat, ist es endlich gelungen, die Verkehrsteilungsangelegenheit S. B. B./B. L. S. zum Abschlusse zu bringen.

3. Beziehungen zu andern Transportanstalten.

Verkehrsteilungsangelegenheit S. B. B./B. L. S. und S. B. B./M. L. B. Die revidierten, rückwirkend auf den 1. Januar 1928 in Kraft gesetzten Verkehrsteilungsverträge S. B. B./B. L. S. und S. B. B./M. L. B. bringen für unsere Verwaltung in der Hauptsache folgende Erleichterungen:

1. Vertrag S. B. B./B. L. S.: a) Die bisherige Reingewinnquote, welche die B. L. S. den S. B. B. aus dem Transitgüterverkehr Thun—Brig abzugeben hat, ist von $^1/_3$ auf $^1/_9$ herabgesetzt worden; *b)* Zonenvergrösserung im Verkehr Basel loco—Piemont (Einbeziehung des Güterverkehrs Basel loco—Genua usw. in die B. L. S.-Zone).

2. *Vertrag S. B. B./M. L. B.:* Die an die S. B. B. abzugebende Reingewinnquote ist von $^3/_{10}$ auf $^1/_{10}$ reduziert worden.

4. Personalangelegenheiten.

a) Teuerungszulagen an Pensionierte. Wie in den Vorjahren wurden auch pro 1929 an diejenigen Pensionierten (Invalide, Witwen und Waisen), welche noch auf den alten Gehaltsansätzen und ohne Anrechnung von Teuerungszulagen in den Ruhestand versetzt wurden, Zuschüsse in Form von Teuerungszulagen ausgerichtet; es erhielten:

Die Invaliden Fr. 500.—, die Witwen Fr. 300.— und die Waisen Fr. 75.—. Der Anteil der B. L. S. an die zu Lasten der Betriebsgemeinschaft fallende Gesamtsumme von Fr. 17,368.— betrug für das Bahnpersonal Fr. 4,577.35 und für das Schiffspersonal Fr. 9,693.—, zusammen Fr. 14,270.35.

b) Einkauf in die Pensions- und Hülfskasse B. L. S./B. N. Von der gemäss Art. 53, Absatz 3, der neuen Statuten vom 1. Januar 1929 gewährten Einkaufsmöglichkeit wollen nun insgesamt 16 Mitglieder Gebrauch machen. Mit Rücksicht auf die anfänglich eingelangten zahlreichen Gesuche mussten die Verwaltungsbehörden die maximale Einkaufszeit auf zwei Jahre beschränken, ansonst sich für die beteiligten Bahnen eine zu grosse finanzielle Belastung ergeben hätte. Die fraglichen Gesuchsteller müssen ihrerseits zu dem erforderlichen Deckungskapital in der Weise beitragen, dass für die eingekaufte Zeit auf dem heutigen Einkommen der normale statutarische Beitrag von 5 bzw. 5¼ % zu entrichten ist.

Für diese Nachzahlungen können Ratenzahlungen bewilligt werden, wobei aber die ganze Nachzahlung innert einer Frist von längstens fünf Jahren getilgt sein muss (Art. 53, Absatz 4, der Statuten vom 1. Januar 1929).

5. Unfallwesen.

Die nachstehende Zusammenstellung gibt Aufschluss über die Unfälle, von denen das *Personal* unserer Betriebsgemeinschaft während des Berichtsjahres betroffen wurde:

Personal-Kategorien	Zahl der Unfälle		Zahl der Unfalltage			
	Betriebs-Unfälle	Nichtbetriebs-Unfälle	Betriebs-Unfälle		Nichtbetriebs-Unfälle	
			im ganzen	im Durchschnitt	im ganzen	im Durchschnitt
Bahningenieure und Bahnmeister	1	—	24	24,0	—	—
Bahn- und Barrierenwärter und -wärterinnen	6	3	82	13,7	34	11,3
Streckenarbeiter	54	14	647	11,9	295	21,0
Stationspersonal ohne Weichenwärter und Rangierpersonal	27	10	182	6,7	80	8,0
Weichenwärter und Rangierpersonal	16	4	369	23,0	50	12,5
Zugspersonal	40	8	512	12,8	154	19,2
Fahrdienstpersonal	9	4	102	11,3	20	5,0
Lokomotivpersonal	10	2	237	23,7	55	27,5
Werkstättepersonal	81	11	803	9,9	67	6,0
Leitungspersonal	9	—	71	7,9	—	—
Schiffspersonal	13	3	257	19,9	77	25,6
Verwaltungspersonal	1	6	—	—	67	11,2
Zusammen	267	65	3286	12,3	899	13,8

Unfälle mit tödlichem Ausgang sind 3 zu beklagen; sie stehen jedoch nicht im Zusammenhang mit den Gefahren des Eisenbahnbetriebes, indem sie sich nicht bei Ausübung dienstlicher Funktionen ereigneten.

Schwerere Unfälle von *Passagieren oder Drittpersonen* sind im Berichtsjahre nicht zu verzeichnen.

Die Entschädigungszahlungen sowohl für die Unfälle des Personals als für die Passagier- und Drittpersonen-Unfälle erfolgten anstandslos durch die Schweizerische Unfall-Versicherungs-Anstalt bzw. die Versicherungsgesellschaft «Winterthur»; nur ein einziger Fall liegt dermalen im Prozess.

II. Bahnbau.

1. Grunderwerb und Landverkäufe.

Infolge der Ergänzungsarbeiten im Aufforstungs- und Verbauungsgebiet Lalden—Brig wurden noch weitere Landerwerbungen durchgeführt. Gegen fünf verschiedene Grundeigentümer in der Gemeinde Mund musste das Expropriationsverfahren angewendet werden. In einem Falle wurde sogar die Abtretungspflicht bestritten, die bezügliche Einsprache aber vom Bundesrate abgewiesen.

Ueber die Ausführung der Holzabfuhrwege und Leitdämme im Rarner- und Haselwald nach Projekt von Herrn Forstinspektor Lorétan in Leuk konnte mit der Gemeindeverwaltung Raron ein Abkommen getroffen werden. Danach wurden die noch fehlenden Reistwege und Mauern von der Gemeinde Raron auf Kosten der B. L. S. ausgeführt. Die Arbeiten wurden am 20. Januar 1930 kontradiktorisch besichtigt und von der Bahnverwaltung abgenommen.

Nach vorangegangenen längeren Unterhandlungen konnten im Berichtsjahre mit den Gemeinden Frutigen und Kandersteg bezüglich der Abtretung der Stationszufahrtsstrassen Verträge abgeschlossen werden.

Der Einwohnergemeinde Interlaken wurden zur Verbreiterung der Rugenparkstrasse vom Bahngebiet 604 m² Terrain gratis abgetreten. Als Gegenleistung hat die Gemeinde Interlaken ein Teilstück der sogenannten Kanalpromenade und den Unterhalt der Strassenfahrbahn und des Gehweges beim Bahnübergang in Interlaken-Ost übernommen.

Die der B. L. S. unterm 14. Oktober 1929 vom Bundesgericht übermittelte Klageschrift der Dorfbäuertgemeinde Frutigen betr. Rückgabe des nicht überbauten Bahnhofareals in Frutigen wurde am 22. November 1929 in einer ausführlichen « Verteidigung » beantwortet.

2. Neu- und Ergänzungsarbeiten.

A. Strecke Scherzligen-Bönigen.

Auf der Station Faulensee wurde die elektrische Signal- und Weichenbeleuchtung eingerichtet. Es bedeutet dies eine wesentliche Vereinfachung in der Bedienung und als Folge davon eine bedeutende Betriebskostenersparnis.

Einem längst empfundenen Mangel abhelfend, wurde in Interlaken-Ost für die Züge von und nach Bönigen ein besonderes Ein- und Ausfahrtsgeleise (Geleise VIII) erstellt. Die von der B. L. S. gehabten Baukosten können zum Gemeinschaftskapital des Bahnhofes Interlaken-Ost geschlagen werden.

An der Korrektion der Zufahrtsstrasse zur Station Gwatt, die von der Gemeinde Thun ausgeführt wurde, beteiligte sich die B. L. S. mit einem Kostenbeitrag von *Fr. 1000.* Die Zugangsverhältnisse zur Station Gwatt sind dadurch wesentlich bessere geworden und zeitigen bedeutende Ersparnisse im Strassenunterhalt.

Einem Begehren der Gemeinde Interlaken entsprechend, konnte durch Erstellung eines kurzen Stückes Parallelweg der Privat-Niveauübergang bei km 25.085 aufgehoben werden. Die Gemeinde übernahm den erforderlichen Landerwerb. In Verbindung damit wurde der öffentliche Niveauübergang bei km 25.010 verbreitert und verbessert.

B. Strecke Spiez-Brig.

Unter der Aufsicht unseres Delegierten für Schutzbauten, Hrn. a. Nationalrat *Bühler in Frutigen,* gelangten folgende *Sicherungsbauten* zur Ausführung :

Im Winter 1928/29 wurden an der Kanderkorrektion von Heustrich aufwärts bis zur Einmündung der Kien in die Kander verschiedene durch Staat und Bund subventionierte Ergänzungsbauten (Steinvorlagen, Einbau von Sinkwalzen, Sicherung des Ueberfalles IX usw.) ausgeführt. Diese Arbeiten werden im Winter 1929/30 fortgesetzt.

Gestützt auf das vom Bund und Staat subventionierte Nachtragsprojekt wurde im Verbauungs- und Aufforstungsgebiet des Bunderbaches unter sachkundiger Leitung weitergearbeitet. Die eigentlichen Verbauungsarbeiten sind nun zum grössten Teil vollendet; die Aufforstungsarbeiten schreiten gut vorwärts; die Pflanzen gedeihen befriedigend.

Die im Herbst 1928 begonnenen Ergänzungsarbeiten im Lawinenverbau auf Faldum-Alp obenher Goppenstein wurden im Sommer und Herbst 1929 unter Leitung eines Forstingenieurs fortgesetzt; es wurden über 3000 m³ Lawinenmauern und Terrassen ausgeführt. Die Totalleistung des Unternehmers pro 1928 und 1929 ergibt eine Summe von zirka Fr. 67,000. —, an welche der Bund die Hälfte als Subvention bezahlt hat. Das Nachtragsprojekt mit einem Kostenvoranschlag von Fr. 120,000. — wurde im Herbst 1929 dem Oberforstinspektorat zur Genehmigung und Subventionierung durch den Bundesrat eingereicht; eine Subvention von 50 % ist in sichere Aussicht gestellt worden. Die Arbeiten werden im Sommer 1930 fortgesetzt und, wenn irgend möglich, zu Ende geführt. Wenn diese Arbeiten einmal ausgeführt sind, kann die Stationsanlage in Goppenstein als vor Lawinen vollständig gesichert betrachtet werden.

Die in den Jahren 1913 und 1914 im Bahngebiet Goppenstein-Ausserberg mit Bundessubvention ausgeführten Aufforstungs- und Verbauungsarbeiten, welche sich bis jetzt vorzüglich bewährt haben, wurden im Berichtsjahre unter Mitwirkung des Oberforstinspektorates einer gründlichen Revision unterzogen. Defekte Mauern und Wege wurden wieder hergestellt und namentlich die Sicherungsbauten beim sogenannten Viktoriakopf im Baltschieder zweckmässig ergänzt; zur Unterstützung der Aufforstungstätigkeit wurde in diesem letztern Gebiet eine sehr interessante Bewässerungsanlage ausgeführt. Alle diese Arbeiten sind subventionsberechtigt.

Die Verbauungsarbeiten in den Sektionen I a, II, III und IV von Lalden-Brig wurden im Winter 1928/29 und im Frühjahr 1929 mit grösster Energie fortgesetzt und in der Hauptsache zu Ende geführt. Das zur Ausführung dieser Bauten und der vorgesehenen Aufforstungen erforderliche Land wurde erworben. Die durch unrationelle Erstellung von Bewässerungsanlagen verursachte Gefahr von Terrainrutschungen wurde möglichst beseitigt. An die auf Fr. 180,000. — berechneten Kosten der Sicherungsbauten in den genannten Sektionen bewilligte der Bundesrat am 22. Mai 1929 eine Subvention von 50 %,

ausmachend Fr. 90,000. —; die Auszahlung der Bundessubvention an die in diesen Sektionen ausgeführten Arbeiten ist mit zirka Fr. 54,000. — bereits erfolgt.

Die noch auszuführenden Aufforstungsarbeiten und Bewässerungsanlagen werden sich auf mehrere Jahre verteilen.

Neben den vorgenannten umfangreichen Verbauungs- und Aufforstungsarbeiten mussten an verschiedenen Stellen, hauptsächlich auf der Südrampe, Steinschlagbarrieren, Blockwände, Fangmauern, Stützpfeiler, Entwässerungen und andere Sicherungsbauten ausgeführt und dafür zirka Fr. 60,000. — verausgabt werden.

Das wegen der Linienverlegung im Sevistein im Jahre 1916 abgebrochene Wärterhaus Nr. 16 wurde auf der Station Goppenstein wieder aufgebaut. Die Bauabrechnung fällt ins Jahr 1930.

Auf der Station Kandergrund wurden die beiden Endweichen mit elektrischer Beleuchtung ausgerüstet.

C. Strecke Münster-Lengnau.

Ausser den in nachstehender Abrechnung über erledigte Bauobjekte unter lit. D angeführten Verbesserungen an den Signaleinrichtungen sind auf der Linie Münster—Lengnau keine Neubauten zu verzeichnen.

D. Dampfschiffhafen Thun.

Der Prozess mit der Baugesellschaft für den Dampfschiffhafen Thun ist am 16. November 1929 durch Annahme eines vom Obmann des bundesgerichtlichen Schiedsgerichtes vorgeschlagenen Vergleiches erledigt worden.

E. Abrechnung über erledigte Bauobjekte pro 1929.

A. Strecke Scherzligen-Bönigen.

Bezeichnung der Objekte	Total der Ausgaben	Abschreibungen u. Rückerstattungen	Auf Baukonto
I. Allgemeine Kosten und	Fr.	Fr.	Fr.
II. Bahnanlage und feste Einrichtungen.			
1. Ausbau des Kellers im neuen Güterschuppen Interlaken-West	3,122. 80	566. 95	2,555. 85
2. Ersatz des hölzernen Joches der Mühlekanalbrücke in Interlaken-West durch einen gemauerten Pfeiler	832. 35	320. —	512. 35
3. Anschluss des Bahnhofes und Depots Spiez an die alte Hondrich-Wasserleitung . . .	564. 65	—	564. 65
4. Erstellen des Geleises VIII in Interlaken-Ost	18,060. 55	1,327. 35	16,733. 20
5. Aufhebung des Niveauüberganges km 25.085 bei Interlaken-West und Ersatz durch einen Parallelweg	1,568. 65	100. —	1,468. 65
6. Elektrische Signal- und Weichenbeleuchtung auf der Station Faulensee	6,009. 40	—	6,009. 40
7. Beitrag an die Kosten der Korrektion der Zufahrtsstrasse zur Station Gwatt	1,000. —	—	1,000. —
Uebertrag	31,158. 40	2,314. 30	28,844. 10

Bezeichnung der Objekte	Total der Ausgaben	Abschreibungen u. Rückerstattungen	Auf Baukonto
	Fr.	Fr.	Fr.
Uebertrag	31,158. 40	2,314. 30	28,844. 10
8. Anteil des Baukontos an die Kosten des Ersatzes von hölzernen Leitungsmasten durch Differdinger	1,659. 20	—	1,659. 20
9. Erlös aus Landverkäufen	—	80. —	— 80. —
10. Abschreibung des Neuwertes des abgebrochenen Stumpengeleises Nr. 16 in Interlaken-West	—	680. —	— 680. —
Total I und II	32,817. 60	3,074. 30	29,743. 30
III. Rollmaterial.			
11. Elektrische Lokomotiven: Ausrüstung der Lokomotiven Ce 4/6 Nr. 301—303 mit der Sicherheitssteuerung, Fr. 1,602. — pro Lok.	4,806. —	—	4,806. —
12. Personenwagen: Einrichtung der elektrischen Zugsheizung von 1000 Volt in den Personenwagen:			
A Nr. 52 (Fr. 2,617. —)			
AB » 84 (» 2,609. —)			
AB 3 » 151 (» 2,034. 15)			
» 152 (» 1,948. 65)			
» 154 (» 3,218. —)			
B » 263—266 (je » 2,769. —)			
» 267—268 (» » 2,561. —)			
» 269—270 (» » 2,713. 50)			
C 3 » 651—652 (» » 1,610. —)			
» 653 (» 2,788. —)	44,940. 50	4,880. 70	40,059. 80
13. Gepäckwagen: Einrichtung der elektrischen Zugsheizung von 1000 Volt in den Gepäckwagen F Nr. 901 bis 903 und 908—909 à je Fr. 1,873. —	9,365. —	—	9,365. —
Total III	59,111. 50	4,880. 70	54,230. 80
IV. Mobiliar und Gerätschaften.			
14. Neuanschaffungen und Abschreibungen	2,676. 83	31. 60 5,929. 25*	—3,284. 02
V. Hilfsbetriebe.			
Werkstätte Bönigen:			
15. Neuanschaffungen von Mobiliar u. Gerätschaften	3,587. 25 5,929. 25*	—	9,516. 50
Gesamttotal Scherzligen-Bönigen	98,193. 18 5,929. 25*	7,986. 60 5,929. 25*	90,206. 58

*) Uebertrag innerhalb der Rubriken der Baurechnung.

B. Strecke Spiez-Frutigen.

Bezeichnung der Objekte	Total der Ausgaben Fr.	Abschreibungen u. Rückerstattungen Fr.	Auf Baukonto Fr.
I. Allgemeine Kosten und			
II. Bahnanlage und feste Einrichtungen.			
1. Ergänzungsarbeiten an der Kanderkorrektion	16,242. 55	10,527. 75	5,714. 80
III. Rollmaterial.			
Personenwagen :			
2. Einrichtung der elektrischen Zugsheizung von 1000 Volt in den Personenwagen :			
B Nr. 276 . . . . (Fr. 1,360. —)			
BC » 424—425 . . . (je » 1,363. 70)			
» 426—429 . . . (» » 1,521. —)	20,776. 40	10,605. —	10,171. 40
Gepäckwagen :			
3. Einrichtung der elektrischen Zugsheizung von 1000 Volt in den Gepäckwagen F Nr. 931 bis 932 à je Fr. 1,189. 50	3,749. —	1,370. —	2,379. —
Total III	24,525. 40	11,975. —	12,550. 40
IV. Mobiliar und Gerätschaften.			
4. Neuanschaffungen und Abschreibungen pro 1929 :			
Für den Stationsdienst	57. —	—	57. —
Für den Fahr- und Werkstättedienst	290. —	1,257. 55*	— 967. 55
Total IV	347. —	1,257. 55*	— 910. 55
V. Hilfsbetriebe.			
Werkstätte Spiez :			
5. Neuanschaffungen von Mobiliar und Gerätschaften	2,194. 30 1,257. 55*	—	3,451. 85
Gesamttotal Spiez-Frutigen	43,309. 25 1,257. 55*	22,502. 75 1,257. 55*	20,806. 50

*) Uebertrag innerhalb der Rubriken der Baurechnung.

C. Strecke Frutigen-Brig.

Bezeichnung der Objekte	Total der Ausgaben Fr.	Abschreibungen u. Rückerstattungen Fr.	Auf Baukonto Fr.
I. Allgemeine Kosten und			
II. Bahnanlage und feste Einrichtungen.			
1. Ausgaben für Vollendungsbauten Frutigen-Brig : Erwerb von Grund und Rechten usw.	1,625. 05	80. —	1,545. 05
2. Aufforstungen und Verbauungen im Bundergraben	17,021. 30	—	17,021. 30
3. Beitrag an die Kosten der Wetterbachverbauung bei Kandersteg I. Rate	1,095. —	—	1,095. —
Uebertrag	19,741. 35	80. —	19,661. 35

Bezeichnung der Objekte	Total der Ausgaben Fr.	Abschreibungen u. Rückerstattungen Fr.	Auf Baukonto Fr.
Uebertrag	19,741. 35	80. —	19,661. 35
4. Erstellen von Steinschlagbarrieren bei km 26.600 (Nordrampe)	10,139. 75	—	10,139. 75
5. Aufforstungen und Verbauungen Südrampe inkl. Fr. 59,590. 45 für die Lawinenverbauung auf Faldumalp	83,904. 60	11. 40	83,893. 20
6. Aufforstungen und Verbauungen im Gebiete zwischen Lalden und Brig; Ausgaben pro 1921—1929	497,516. 07	149,881. 22	347,634. 85
(in den Rückerstattungen sind Fr. 149,276. 17 für Bundesbeiträge bis 1929 inbegriffen).			
7. Stützpfeiler am Westportal des Mundbachtunnels zur Sicherung des Mundbachviaduktes	6,735. 85	—	6,735. 85
8. Wasserableitung aus dem Bahngraben beim Widerlager I der Baltschiederbrücke . . .	836. 60	—	836. 60
9. Blockwände bei km 50.893, 51.140 und 52.116	1,074. 05	—	1,074. 05
10. Sicherungsbauten zwischen km 52.100 und 52.200	9,425. 70	—	9,425. 70
11. Blockwand km 60.605 beim Mahnkinntunnel	1,840. 65	—	1,840. 65
12. Betonstützpfeiler zwischen km 67.174 und 68.420	6,184. 70	—	6,184. 70
13. Blockwand bei km 67.720	1,564. —	—	1,564. —
14. Blockwände bei km 68.100—68.500	6,369. 55	—	6,369. 55
15. Betonstütze bei km 68.670	619. 50	—	619. 50
16. Schutzbauten zwischen km 71.000—71.100 und 71.425	3,751. 65	—	3,751. 65
17. Schutzbauten zwischen km 70.030—70.350 .	7,022. 90	—	7,022. 90
18. Vertiefung des Bachbettes und Erhöhung der Leitmauer bei km 71.820	1,538. 95	—	1,538. 95
19. Stützpfeiler bei km 72.550	3,804. 40	—	3,804. 40
20. Betonstützmauer bei km 72.770 unterhalb Birgisch und Verlegung einer Bisse über den Felskopf	2,569. 85	—	2,569. 85
21. Anbringen eines Sperrschuhes auf Geleise X in Frutigen	424. 85	—	424. 85
22. Einbau von zwei Wellenbegrenzern in der Schaltstation Kandergrund	610. 60	—	610. 60
23. Elektrische Beleuchtung der Weichen Nr. 1 und 6 der Station Kandergrund	892. 65	—	892. 65
24. Ersatz der Relais der 3 Hauptschalter in der Schaltstation Kandergrund	938. 40	150. —	788. 40
25. Verbesserung der Zufahrtsstrasse zur Station Kandersteg (Randsteine u. Seitenschale)	1,400. —	—	1,400. —
Uebertrag	668,906. 62	150,122. 62	518,784. —

Bezeichnung der Objekte	Total der Ausgaben Fr.	Abschreibungen u. Rückerstattungen Fr.	Auf Baukonto Fr.
Uebertrag	668,906. 62	150,122. 62	518,784. —
26. Anschluss des Stationsgebäudes Hohtenn an das Licht- und Kraftnetz der Lonza A.-G. .	1,659. 75	—	1.659. 75
27. Erhöhung der Flügelmauer der Rhonebrücke, Seite Bahnhof Brig, und Erstellen eines eisernen Geländers	1,119. 40	—	1,119. 40
28. Verlängerung einer Putzgrube im Depot Brig	459. 15	—	459. 15
29. Schienenklemmen gegen Schienenwanderung auf der Südrampe	8,541. —	—	8,541. —
30. Beschaffung eines neuen Motorwagens CFe $^4/_5$ Nr. 786, Anteil des Kap. I	432. 50	—	432. 50
31. Bundes- und Kantonsbeitrag an die Kosten pro 1928 der Aufforstung und Verbauung im Bundergraben	—	21,989. 36	—21,989. 36
32. Erlös aus Landverkäufen	—	7,819. 90	—7.819. 90
Total I und II	681,118. 42	179,931. 88	501,186. 54
III. Rollmaterial.			
33. Elektrische Lokomotiven : Neuwicklung der Transformerspulen an den Be $^5/_7$ Lokomotiven Nrn. 151, 152, 155 und 157 à je Fr. 8,136. 35	47,745. 40	15,200. —	32,545. 40
34. Motorwagen : Beschaffung eines neuen Motorwagens CFe $^4/_5$ Nr. 786	287,395. 85	—	287,395 85
35. Personenwagen : Einrichtung der elektrischen Zugsheizung von 1000 Volt in den Personenwagen AB4ü Nrn. 181—186 à je Fr. 4,508. 50	27,051. —	—	27,051. —
Total III	362,192. 25	15,200. —	346,992. 25
IV. Mobiliar und Gerätschaften.			
36. Neuanschaffungen und Abschreibungen pro 1929 :			
Für die allgemeine Verwaltung	4,647. 75	100. —	4,547. 75
Für den Unterhalt und die Bewachung der Bahn	871. 09	155. —	716. 09
Für den Stationsdienst und die Zugsbegleitung	—	160. —	—160. —
Für den Fahr- und Werkstättedienst . . .	3,626. 70	61. 90	3.564. 80
Total IV	9,145. 54	476. 90	8,668. 64
Gesamttotal Frutigen-Brig	1,052,456.21	195,608. 78	856,847. 43

D. Strecke Münster-Lengnau.

Bezeichnung der Objekte	Total der Ausgaben	Abschreibungen u. Rückerstattungen	Auf Baukonto
	Fr.	Fr.	Fr.
I. Allgemeine Kosten und			
II. Bahnanlage und feste Einrichtungen.			
1. Verbesserungen des Signals D 1/2 in Grenchen-Nord	1,333. 28	52. 05	1,281. 23
2. Einrichtung einer Zugsmeldevorrichtung in Grenchen-Nord (km 8.940)	811. 65	—	811. 65
3. Erlös aus Landverkäufen	—	330. —	—330. —
Total I und II	2,144. 93	382. 05	1,762. 88
III. Mobiliar und Gerätschaften.			
4. Neuanschaffungen pro 1929 :			
Für den Unterhalt und die Bewachung der Bahn	85. 90	—	85. 90
Für den Stationsdienst und die Zugsbegleitung	48. 70	—	48. 70
Total III	134. 60	—	134. 60
IV. Hilfsbetriebe.			
5. Kraft und Pumpwerk Grenchen :			
Erstellung einer Alarmvorrichtung vom Kraft- und Pumpwerk in die Wohnung des Aufsehers	562. 50	—	562. 50
Gesamttotal Münster-Lengnau	2,842. 03	382. 05	2,459. 98

Rekapitulation.

	Total der Ausgaben	Abschreibungen u. Rückerstattungen	Auf Baukonto
A. Strecke Scherzligen-Bönigen	98,193. 18	7,986. 60	90,206. 58
B. » Spiez-Frutigen	43,309. 25	22,502. 75	20,806. 50
C. » Frutigen-Brig	1,052,456. 21	195,608. 78	856,847. 43
D. » Münster-Lengnau	2,842. 03	382. 05	2,459. 98
Zusammen	1,196,800. 67	226,480. 18	970,320. 49

III. Bahnunterhalt und Betrieb.

1. Bahnunterhalt.

a. Unterbau.

Von den ordentlichen Unterhaltungsarbeiten seien hervorgehoben die Schottererneuerungen auf der Seelinie unter Verwendung von Hartschotter an Stelle des früher verwendeten Rundschotters; der Neuanstrich der Kanderbrücke vor Kandersteg bei km 30.450 und der Rhonebrücke in Brig; die Auswechslung oder Vertauschung der beiden Suldbachbrücken in Mülenen. Die stärkere Brücke liegt nun im durchgehenden Hauptgeleise, welches nun auch mit den schweren Be $^{6}/_{8}$ Lokomotiven mit unverminderter Geschwindigkeit (70 km/Std.) befahren werden darf. Ferner seien erwähnt die Abdichtungsarbeiten in den Tunnels, das Ausfugen von Mauerwerk und die vielen Reparaturen an Wasserkanälen und Steinschlagbarrieren.

Die im Turnus von fünf Jahren wiederkehrenden Brückenproben wurden im Berichtsjahre auf der Strecke Spiez-Bönigen durchgeführt. Den Belastungsproben gehen jeweilen die Nietrevisionen voraus.

b. Oberbau.

Auf dem Bietschtalviadukt und der Jollibachbrücke wurden zur Verstärkung des Geleises verlängerte Unterlagsplatten nach neuestem Modell S. B. B. angebracht.

Neben den ordentlichen Geleiseunterhaltungsarbeiten seien die zu Lasten des Erneuerungsfonds fallenden Aufwendungen für die *Erneuerung des Oberbaues* nachstehend besonders aufgeführt :

Strecken Scherzligen-Bönigen und Spiez-Brig.	1928 Fr.	1929 Fr.
Schienen und Befestigungsmittel	76,062. 75	58,745. 80
Schwellen, Weichen- und Brückenhölzer	21,438. 55	22,785. 40
Weichen, Kreuzungen und deren Bestandteile	6,758. 85	2,761. 25
	104,260. 15	84,292. 45
Hierzu : 10 % für Arbeitslöhne	10,426. —	8,429. 25
	114,686. 15	92,721. 70
Hiervon ab : Wert des gewonnenen Altmaterials	19,102. 20	15,943. 40
Effektive Belastung des Erneuerungsfonds	95,583. 95	76,778. 30

Für die Materialauswechslungen waren erforderlich :	1928 Stück	1929 Stück
Schienen, diverse Längen und Profile, neue	111	43
» » » » » , gebrauchte	202	233
Buchenschwellen, neue	1293	1330
» , gebrauchte	15	43
Eichenschwellen, neue	10	13

Die Minderausgaben pro 1929 gegenüber dem Vorjahr rühren hauptsächlich davon her, dass pro 1929 weniger neue Schienen verwendet worden sind.

Strecke Münster-Lengnau.

	1928 Fr.	1929 Fr.
Schienen und Befestigungsmittel	7,443. 15	8,501. 75
Schwellen, Weichen- und Brückenhölzer	5,237. 50	642. —
Weichenbestandteile	880. —	1,200. —
	13,560. 65	10,343. 75
Hierzu: 10 % Arbeitslöhne	1,356. 05	1,034. 35
	14,916. 70	11,378. 10
Hiervon ab: Wert des gewonnenen Altmaterials	2,189. 30	2,194. 50
Effektive Belastung des Erneuerungsfonds	12,727. 40	9,183. 60

Für die Materialauswechslungen waren erforderlich:

	1928 Stück	1929 Stück
Schienen, diverse Längen, neue	15	21
Buchenschwellen, neue	330	15
» , gebrauchte	22	5

Die Minderausgabe gegenüber dem Vorjahr rührt davon her, dass 332 Stück Schwellen weniger ersetzt werden mussten.

c. Hochbau, Einfriedigungen und Signaleinrichtungen.

An wichtigeren Unterhaltungsarbeiten sind zu nennen umfangreiche Dachreparaturen am Stationsgebäude Goppenstein. Bedeutende Aufwendungen erfordert stets mit Rücksicht auf den Weidgang des Kleinviehs der Unterhalt der Einfriedigung.

d. Verschiedenes.

Am 7. Mai 1929 erschien die definitive Verordnung des Bundesrates betr. den Abschluss und die Signalisierung der Niveaukreuzungen der Eisenbahnen mit öffentlichen Strassen und Wegen. Nach dieser Verordnung haben die Bahnverwaltungen innert einer Frist von drei Monaten, vom 1. Juni 1929 an gerechnet, der Aufsichtsbehörde ein Verzeichnis der nach dieser Verordnung zu signalisierenden Niveaukreuzungen der Strassen und wichtigeren Wege vorzulegen, in welchem die für die gegenwärtige Art des Bahnabschlusses vorgesehene Signalisierung anzugeben ist. Dieses Verzeichnis unterliegt, nach Anhörung der zuständigen Kantonsregierung, der Genehmigung der Aufsichtsbehörde.

Die Durchführung der Signalisierung der Niveauübergänge nach dem vorgenannten Verzeichnis hat unter Vollzugsanzeige an die Aufsichtsbehörde zu erfolgen:

bei Strassen mit erheblichem Motorfahrzeugverkehr bis spätestens 1 Jahr,

bei den übrigen Strassen und wichtigeren Wegen bis spätestens 2 Jahre, und

bei den Niveauübergängen von untergeordneter Bedeutung bis spätestens 5 Jahre nach Genehmigung.

Am 30. August 1929 ist das verlangte Verzeichnis dem Eisenbahndepartement zur Prüfung und Genehmigung vorgelegt worden. In Frage kommen 40 Uebergänge, die mit Signalen nach einer der vorgeschriebenen Arten versehen werden müssen.

Die Genehmigung des Verzeichnisses steht indessen noch aus.

2. Betrieb.

Der Fahrplan vom 15. Mai 1928 ist am 15. Mai 1929 durch einen neuen, wiederum für ein Jahr, d. h. bis 14. Mai 1930 gültigen Fahrplan ersetzt worden. Zu demselben sind folgende Bemerkungen anzubringen.

I. Allgemeines.

Dem allgemeinen Vorgehen der S. B. B. und anderer Privatbahnen, die Sommerzüge, welche bis jetzt bis 30. September verkehrten, bis zum Wechsel der französischen Zeit, d. h. bis zum ersten Samstag/Sonntag im Oktober verkehren zu lassen, konnten wir mit Rücksicht auf die daraus resultierenden Mehrfahrleistungen und daheriger Mehrkosten nicht überall Folge leisten. Einige Züge, welche bisher bis 30. September verkehrten, sind nur bis und mit 10. September geführt worden.

II. Internationale Verbindungen.

a) Fahrplan.

Die Nachtverbindung Paris-Mailand ist dadurch verbessert worden, dass die französische Ostbahn für die Dauer der französischen Sommerzeit einen besondern Fahrplan erstellte, mit Abgang in Paris um 14.00 gegenüber 12.30 im Sommer 1928. Damit kam die kombinierte Führung des Zuges 132 mit Zügen 222/1632 Delsberg-Bern in Wegfall, d. h. Zug 132 ist zwischen Delle und Domodossola während des ganzen Jahres in einheitlicher Fahrordnung als selbständiger Zug geführt worden mit Ankunft in Bern um 23.05. Daselbst hat derselbe vom 1. Juli bis 10 September noch den Anschluss von Zug 26 von Zürich und Basel abgenommen.

Zug 137 wurde in Mailand mit Zug 40 Rom-Florenz und Zug 156 von Brindisi zusammengeschlossen. Dies bedingte eine leichte Späterlegung. Ankunft in Basel verbleibt auf 19.03 wie bisher.

Zug 139 ist ab Mailand später gelegt und auf der Strecke Spiez-Bern mit Saisonschnellzug 325 Interlaken-Bern vereinigt geführt worden zum direkten Anschluss an Zug 25 Bern-Olten-Zürich und -Basel. Der bisher separat geführte Zug 325 Interlaken-Thun (-Bern) konnte vom 1. Juli bis 10. September eingespart werden.

Zug 148 wurde, dem Fahrplan Delle-Thun folgend, um rund 30 Minuten früher gelegt und dadurch zum Anschluss an Zug 84 Spiez-Interlaken und Zug 1987 Spiez-Zweisimmen gebracht. Die Ausrüstung Paris-Mailand wurde zwischen Bern und Thun mit Personenzug 1736 vereinigt geführt, welche Beordnung aber auf die Dauer nicht befriedigen kann.

Saisonschnellzug 248 (alt 348) (1. Juli bis 10. September) vermittelte neben der Verbindung Paris-Delle-Interlaken (diejenige Paris-Pontarlier-Interlaken ging in Zug 318 über) zweimal wöchentlich auch eine solche ab Dünkirchen und ein weiteres Mal ab Nancy.

Zug 318 Bern-Interlaken erhielt während der Dauer der französischen Sommerzeit auch Anschluss von Zug 348 (Paris-Pontarlier-Bern), wodurch die von dieser Seite zureisenden Fremden 2 Stunden früher nach Interlaken gelangten und gleichen Tages noch Anschluss nach Grindelwald, Wengen und Gstaad fanden.

b) Direkte Personenwagenkurse.

Der Kurswagen I./II. Kl. Basel-Nizza verkehrte nun das ganze Jahr; in der Richtung Basel-Bern während der Zeit, da Zug 304 nicht verkehrte, (1. November bis 31. Januar) allerdings in gebrochenem Kurs mit Zügen 468/22. Die Ausdehnung des Laufes bis und ab Berlin konnte mangels genügender Umschlagszeit zwischen Zügen D 44 und 304 in Basel nicht erzielt werden.

Der vom 15. Mai bis 30. September 1928 in Zügen 144/137 geführte durchgehende Wagen I./II. Klasse Ostende-Mailand musste mangels genügender Frequenz (zu grosser Stillstand in Basel) wieder fallen gelassen werden.

Eine wertvolle Ergänzung des Schlafwagendienstes erhielten wir durch Einrichtung direkter Saisonkurse Den Haag-Interlaken, Berlin-Interlaken im Sommer und Amsterdam-Frankfurt a. M.-Interlaken im Winter.

III. Interner Verkehr.

Zug 338 (alt 138 b) verkehrte. in Anpassung an die Strecke Bern-Münsingen-Thun, vom 1. Juli bis und mit 10. September statt nur im Juli und August.

Saisonschnellzug 335 (1. Juli bis 10. September) Interlaken-Thun ist als selbständiger Zug ausgefallen. Dessen Ausrüstung konnte mit dem bestehenden Zug 1735 vereinigt geführt werden.

Der frühere Zug 308 (1. Juli bis 10. September) ist, in Fortsetzung des Zuges 308 Bern-Thun und einem Verlangen der S. B. B. entsprechend, wieder aufgenommen worden.

Wegen Ausfall des Zuges 335 Interlaken-Thun musste Zug 1821 (alt 1809) auf der Strecke Spiez-Thun ganzjährig verkehren; derselbe wurde etwas später gelegt und der Beförderung der Abonnenten Gwatt-Thun dienstbar gemacht.

Zug 1833 (alt 341) verkehrte als Gegenzug zu 248.

Zug 341 (alt 1723) verkehrte einige Minuten früher zwecks Herstellung des Anschlusses an Zug 341 Bern-Pontarlier-Paris während der französischen Sommerzeit.

Zug 312 (Bern-)Thun-Spiez (Doppelung des Zuges 144) verkehrte *hinter* Zug 144, was ermöglichte, den Zug auf der Strecke Spiez-Interlaken ganzjährig in einheitlicher Fahrordnung zu führen.

Zug 1709 (alt 1703/405) verkehrte Interlaken-Thun in einheitlicher Fahrordnung, nachdem derselbe auf der Strecke Thun-Bern ganzjährig schnellzugsmässige Fortsetzung erhielt.

Neu verkehrte an Samstagen im Juli und August sowie im Winter bei für den Skisport günstiger Witterung Zug 1730 b (Bern-)Thun-Spiez mit Anschluss in Spiez nach dem Simmen- und Frutigtal.

Die Früherlegung des Schnellzuges 148 (französische Sommerzeit) hat dazu Anlass gegeben, den Zug 1938 (alt 1918) auf der Strecke Kandersteg-Brig, wie früher, wieder ganzjährig bis Brig zu führen.

Zug 1803 Interlaken-Thun verkehrte mangels genügender Frequenz nur noch an Werktagen.

Zug 1927 (alt 1919) Brig-Spiez ist um rund 30 Minuten früher gelegt worden; derselbe ersetzte auf der Strecke Kandersteg-Spiez den bisherigen Zug 517. Zug 1927 vermittelte eine neue durchgehende Verbindung vom Unterwallis (Zug 40) nach Interlaken und Thun-Bern.

Züge 528/529 (alt 412/417) verkehrten bis 10. September bis und ab Kandersteg statt nur bis und ab Blausee-Mitholz.

Tramzüge 425/429 Frutigen-Spiez wurden zu einem Zug 445 mit einheitlicher Fahrordnung verschmolzen.

Infolge ganzjähriger Führung des Zuges 1938 (alt 1918) bis Brig kam Zug 529 Kandersteg-Spiez in Wegfall.

Eine weitere Anzahl von Lokalzügen erlitten leichte Verschiebungen, bedingt durch veränderte Lage von Schnellzügen und durch Anschlussverhältnisse.

Um die vorerwähnten Mehrleistungen einigermassen auszugleichen, wurden die Tramzüge 403 Frutigen-Spiez, 703 (alt 1803) Interlaken-Thun, 413/410 (alt 405/404) Spiez-Thun-Spiez und 534/533 (alt 514/521) Spiez-Blausee-Spiez, an Sonn- und allgemeinen Feiertagen unterdrückt.

Die Fahrleistungen, inbegriffen der Linie Münster-Lengnau, haben betragen:

Gefahrene Zugskilometer:

	Pers.-Züge	Güterzüge	Total
1928	982.428	361,415	1,343,843
1929	1,059,818	311,767	1,371,585
	+ 77,390	— 49,648	+ 27,742

3. Tarifwesen und Kommerzielles.

a. Allgemeines.

Während die Stabilisierung der Valuten die Erstellung und Nachführung der internationalen Tarife erheblich erleichtert hat, übt die andauernde Unstabilität der internen Tarife der einzelnen Länder eine gegenteilige Wirkung aus. Auch die Konkurrenzverhältnisse ändern sich unaufhörlich zufolge des Umstandes, dass einzelne Länder ihre Eisenbahntarife erhöhen, andere die ihrigen ermässigen und wieder andere die in die Tarife einzurechnenden Transportsteuern ändern.

Im Jahre 1929 wurden, soweit die B. L. S. betreffend, neu herausgegeben 67 Reglemente, Instruktionen und Tarife; dazu kommen 155 Nachträge.

b. Personen- und Gepäckverkehr.

Der *Normaltarif* für den Personen- und Gepäckverkehr hat im Berichtsjahre keine Aenderung erfahren.

Dagegen wurde auf 1. Mai 1929 der schweizerische Tarif für *Gesellschafts- und Schulfahrten* einer Revision im Sinne besserer Anpassung an die Autokonkurrenz unterzogen. Von den damit durchgeführten Aenderungen ist vor allem die Herabsetzung der Mindest-

zahl der Teilnehmer für die Beanspruchung der ermässigten Gesellschaftstaxe von 12 auf 8 Personen zu erwähnen. Die Ermässigung der Gesellschaftstaxen für Hin- und Rückfahrt erlaubte anderseits eine Erhöhung des Taxzuschlages für Einzel-Hin- oder Einzel-Rückfahrt von 15 auf 20 %. Gleichzeitig wurde die Neuerung eingeführt, dass Gesellschaften und Schulen nur noch 50 % des Schnellzugszuschlages der S. B. B., M. L. B. und Rh. B. zu bezahlen haben. Hand in Hand mit dieser Neugestaltung des Gesellschafts- und Schulfahrtentarifs setzte eine verstärkte Werbetätigkeit für die Benutzung von Bahn und Schiff für die Ausführung solcher Fahrten ein (Veranstaltung von Gesellschaftsreisen durch die Bahnverwaltungen und deren Stationen, Gewährung von Vergütungen für die Veranstaltung solcher Reisen durch Dritte usw.).

Als Massnahme zur Hebung des Touristenverkehrs ist die auf 1. Mai 1929 erfolgte Erweiterung des schweizerischen Tarifs für *Generalabonnements* durch Einführung *8-tägiger* Karten anzusprechen.

Wiederum im Sinne eines Versuches wurden auf den Bahn- und Schiffsstrecken der Betriebsgemeinschaft B. L. S./B. N. (ausgenommen die Brienzersee-Schiffahrt) auch dieses Jahr an den Herbstsonntagen (22. September bis 10. November) eintägige *Sonntags-Retourbillette* zur gewöhnlichen Taxe einfacher Fahrt ausgegeben. Das Publikum hat in ziemlich ausgiebigem Masse von dieser Begünstigung Gebrauch gemacht; ob auch die Verwaltungen einen nennenswerten finanziellen Vorteil daraus zu ziehen vermögen, lässt sich noch nicht abschliesslich beurteilen.

Die *Taxvergünstigung zur Hebung des Wintersportverkehrs* ist im Winter 1929/30 auf Veranlassung der Schweizerischen Bundesbahnen einer Neubeordnung unterzogen worden. Statt grundsätzlich auf den schweizerischen Gesellschaftsfahrtentarif abzustellen und demzufolge nur die Stationsverbindungen mit starkem Sportverkehr zu begünstigen, werden nun ab *allen* schweizerischen Bahn- und Schiffstationen nach allen schweizerischen Wintersportstationen an Samstagen und Sonntagen *einfache Billette, gültig zur Hin- und Rückfahrt,* ausgegeben, wobei die Rückfahrt am Sonntag ausgeführt werden muss. Von dieser Begünstigung ausgeschlossen blieb der Nahverkehr unter 20 Tarifkilometer Entfernung.

Die milde Witterung des Winters 1929/30 war freilich der Ausübung des Wintersportes nicht besonders günstig, namentlich nicht vor Neujahr. Doch liess sich eine erfreuliche Verkehrsvermehrung unzweifelhaft konstatieren.

Einem schon wiederholt gestellten Gesuch des Schweizerischen Verbandes reisender Kaufleute und anderer interessierter Kreise entsprechend, ist, mit Gültigkeit vom 1. Januar 1929 an, eine Taxbegünstigung auf Musterkoffern eingeräumt worden.

Invaliden, die genötigt sind, mit Begleitung zu reisen, wird seit dem 1. Juni 1929 von den S. B. B. sowie der B. L. S. und B. N. unter gewissen Bedingungen gestattet, für Fahrten zu Erwerbszwecken einen Begleiter taxfrei mitzunehmen; vorher bestand diese Vergünstigung nur für Blinde.

Für folgende gesamtschweizerische Veranstaltungen haben im Berichtsjahre die schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen die Begünstigung der Hin- und Rückfahrt mit Billetten einfacher Fahrt gewährt: Automobilausstellung in Genf, Mustermesse in Basel, schweizerisches Trachtenfest in Einsiedeln, eidgenössisches Schützenfest in Bellinzona, eidgenössisches Schwing- und Aelplerfest in Basel, Comptoir Suisse in Lausanne.

Die im Interesse des Touristenverkehrs liegende Schaffung von *internationalen Tarifen für Gesellschaftsreisen* machte im Berichtsjahre weitere Fortschritte; am 1. Oktober 1929 kam

zur Einführung ein derartiger Tarif für den Verkehr zwischen Frankreich und dem Saargebiet einerseits und der Schweiz anderseits.

Um gewisse Beschränkungen in der Verwendbarkeit der internationalen *zusammenstellbaren Rundreisebillette* (Brüsseler Verband) auf schweizerischen Strecken beseitigen zu können, wurde auf Antrag der S. B. B. die Rabattgewährung seitens der schweizerischen Bahn- und Schiffsunternehmungen für diese Billette mit Wirkung ab 1. Mai 1929 aufgehoben. Ob diese Massnahme sich zum Vorteil der schweizerischen Verwaltungen auswirken wird, bleibt abzuwarten.

In der Absicht, den Lehrlingen und Lehrtöchtern den Besuch auswärtiger Fachschulen und Fachkurse zu erleichtern, haben die Bahnen der Betriebsgemeinschaft B. L. S./B. N. auf 1. Oktober 1929 den bereits bestehenden Schüler- und Lehrlingsabonnements beigefügt : *Lehrlingsabonnements* für zwei Fahrten sowie für eine Fahrt per Woche.

Durch die zunehmende Autokonkurrenz im Gesellschaftsreiseverkehr ab Interlaken sahen wir uns gezwungen, während der Hochsaison 1929 versuchsweise *begleitete Gesellschaftsreisen* nach Blausee, Kandersteg, Brig, Beatushöhlen, Beatenberg, Thun (mit Schiff), Niesen-Kulm und Meiringen auszuführen. Deren Frequenz war befriedigend.

Die Zahl der in- und ausländischen Reisebureaux, welche zum Verkauf von eigenen Streckenfahrscheinen (sogenannte Reiseunternehmerfahrscheinen) auf die schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffstrecken ermächtigt sind, hat im Berichtsjahre neuerdings zugenommen.

Auch im Jahre 1929 haben wir wieder eine Anzahl Verwaltungs-Extrazüge *(Vergnügungszüge) zu ermässigten Fahrpreisen* veranstaltet. Von den seitens der S. B. B. veranstalteten Extrazügen haben mehrere in unser Verkehrsgebiet geführt oder unsere Linien transitiert.

Ueber die *Entwicklung des Personenverkehrs* im Berichtsjahre lässt sich folgendes sagen:

Die Witterung während der Sommersaison 1929 war, wenn auch nicht schlecht, so doch nicht so überaus günstig wie in der Hochsaison 1928. Deswegen und wohl auch infolge der in England und Deutschland herrschenden geschäftlichen Krisis hat der Fremdenbesuch des Berner Oberlandes im Sommer 1929 einen leichten Rückgang gegen 1928 aufzuweisen.

c. Güter- und Tierverkehr.

Der in unserm letztjährigen Geschäftsbericht angekündigte *Taxabbau* im *Güterverkehr* ist am 1. August 1929 verwirklicht worden. Bedingt durch die immer mehr überhand nehmende Autokonkurrenz, die sich hauptsächlich der hochtarifierten Güter bemächtigt, sind die Frachtsätze der obern Tarifklassen verhältnismässig am stärksten ermässigt worden. Im Hinblick darauf, dass die Frachtsätze für grosse Entfernungen bereits auf den 1. Januar 1925 herabgesetzt worden sind, einerseits, und dass sich die Autokonkurrenz fast ausschliesslich nur auf kürzere Entfernungen geltend macht, anderseits, ist sodann der bisherige Staffeltarif in dem Sinne gemildert worden, dass die Taxen für Entfernungen bis zu 150 km stärker ermässigt wurden als jene für Entfernungen über 150 km. Wieder, um der Autokonkurrenz so gut als möglich Rechnung zu tragen, ist ferner eine Verbesserung dadurch eingetreten, dass die Spannung zwischen den 5- und 10-Tonnen-Sätzen gegenüber früher verkleinert wurde. Der Taxabbau ist vorläufig auf Wagenladungen beschränkt worden, d. h. die Taxen für Stückgut sind in ihrer bisherigen Höhe beibehalten worden, dagegen wurde die Sesa ermächtigt, für Stückgutsendungen von mindestens 1500 kg besondere Ermässigungen einzuräumen.

Bei den Ausnahmetarifen, soweit deren Taxen durch jene des neuen allgemeinen Tarifs unterboten wurden, sind ebenfalls entsprechende Ermässigungen eingetreten. Sodann ist in den Ausnahmetarif für Holz eine neue Serie mit verbilligten Taxen für Schnittholz in 5 t-Ladungen aufgenommen worden.

Zur Förderung des Exportes ist am 1. August 1929 ein besonderer Exporttarif mit billigen Taxen für die hauptsächlichsten schweizerischen Exportgüter (metallurgische Erzeugnisse, Käse, kondensierte und sterilisierte Milch, Holzstoff und Holzzellstoff, chemische und elektrochemische Erzeugnisse, Schokolade, Papier, Kunstdünger, Schieferplatten, Zündhölzer usw.) in Kraft gesetzt worden.

Aus Anlass der Inkraftsetzung der neuen Getreideordnung auf 1. Juli 1929 ist ein neuer Ausnahmetarif für Getreide eingeführt worden, der insbesondere für Brotgetreide sehr stark verbilligte Taxen gebracht hat; dabei ist aber zu bemerken, dass den Bahnen der Unterschied zwischen den sehr stark ermässigten Brotgetreidetaxen einerseits und den gewöhnlichen Ausnahmetaxen für Getreide anderseits vom Bunde vergütet wird.

Der Zusammenlad verschieden tarifierter Güter ist in der Weise erleichtert worden, dass für jedes einzelne Gut die entsprechende Wagenladungstaxe für das wirklich verladene Gewicht angewendet wird.

Als Tarifmassnahmen *temporärer* Natur zugunsten des schweizerischen Wein- und Obstbaues und der Landwirtschaft sind zu erwähnen die Frachtermässigungen für

Wein und Obstwein, vom 15. Februar bis 30. April 1929;
Beeren, Obst und Gemüse, vom 1. Juli bis 31. Dezember 1929;
Kern- und Steinobst, vom 18. September bis 31. Dezember 1929;
Trauben und Kastanien, vom 18. September bis 31. Dezember 1929;
Weinmost, neuer Wein und Obstwein, vom 18. September bis 15. bzw. 31. Dezember 1929;
Saatkartoffeln, feldbesichtigte und anerkannte, vom 1. März bis 30. April 1929;
Frachtvergünstigung des Bundes für Tafel- und Kochobstsendungen, vom 1. Oktober bis 15. November 1929;
Mineralwasser in Eilfracht, vom 1. Dezember 1929 bis 28. Februar 1930.

Im Interesse der einheimischen Industrie wurden seitens der beteiligten Verwaltungen Tarifermässigungen eingeführt für :

a) Natriumnitrit Visp-Basel, auf 1. Juni 1929;
b) den Export von Stickstoffdünger und Ammonnitrat ab Visp, auf 1. Juni 1929;
c) rohes, synthetisches Ammoniakwasser ab Visp, auf 1. Juni 1929;
d) Teer zur Veredlung in schweizerischen Gaswerken, auf 1. Juni 1929;
e) Schnittholz Boltigen-Brig, auf 1. Oktober 1929;
f) Einfuhr von Rohzucker, auf 1. Oktober 1929;
g) Silcosteine Gwatt-Brig, auf 23. Mai 1929;
h) Kunststeine des Sp. T. III, Thun-Brig, auf 16. Mai 1929.

An einer Reihe weiterer Tarifermässigungen für einzelne Artikel in bestimmten Stationsverbindungen ist unsere Verwaltung einzig durch die M. L. B. beteiligt.

Die Camionnagetarife für Interlaken-Bahnhof und Interlaken-Ost sind auf den 1. Dezember 1929 neu ausgegeben worden.

Um die Frankierung der Expressgut-, Eil- und Frachtstückgutsendungen bis zum Domizil des Empfängers zu erleichtern, ist am 9. Dezember 1929 der « Sesa-Franko Domizil Dienst » in Wirksamkeit gesetzt worden.

Der Kohlenverkehr und auch der übrige Güterverkehr zwischen Deutschland und Italien haben sich im Berichtsjahr in erfreulicher Weise entwickelt. Leider haben sich gegen Ende des Jahres Anzeichen gezeigt, die beim Kohlenverkehr eine rückläufige Bewegung erwarten lassen. Dieser im Zeitpunkt der Abfassung dieses Berichtes bereits eingetretene Rückschlag ist zurückzuführen einmal auf die sehr stark verschärfte Konkurrenz des Seeweges über Gibraltar und sodann auf den Umstand, dass die Ruhrkohle in Oberitalien seit einiger Zeit wieder in hohem Masse durch auf dem Seeweg herangebrachte englische Kohle verdrängt wird.

Im französisch-italienischen Güterverkehr ist eine Aenderung der in unserm letzten Bericht geschilderten Sachlage noch nicht eingetreten.

Bezüglich der Revision der Verkehrsteilungsverträge S. B. B./B. L. S. (Thun-Brig) und S. B. B./M. L. B. verweisen wir auf Abschnitt I, 3, hiervor.

Der in vielen Teilen revisionsbedürftig gewesene Tarif für die Beförderung von *lebenden Tieren* ist am 1. September 1929 neu herausgegeben worden. Neben verschiedenen andern Neuerungen hat er vor allem Frachtermässigungen gebracht für Kleinvieh (Kälber, Schweine, Schafe, Ziegen usw.), sowie für Pferde und Jungrindvieh (6 bis 12 Monate).

Für Sömmerungsvieh ab Thun und weiterher nach dem Simmental haben die B. L. S., S. E. B. und E. Z. B., gleich wie im Vorjahre, wiederum eine Ermässigung von 10 % auf dem Hinweg und 35 % auf dem Rückweg gewährt.

d. Fahrgeldrückerstattungen.

Wegen Nichtausnützung von Billetten und aus ähnlichen Gründen sind im Berichtsjahre an Taxrückerstattungsbegehren eingegangen	2197	(1928 : 1933)
Ferner sind auf Grund des schweizerischen und des internationalen Fahrgeldrückerstattungs-Uebereinkommens von andern Verwaltungen Erstattungsbegehren auf unsere Rechnung erledigt worden, und zwar	1681	(1928 : 2288)
Die Zahl der von unsern Stationen selbständig erledigten Fälle beträgt	624	(1928 : 578)
Total	4502	(1928 : 4799)

e. Frachtrückerstattungen.

Frachtrückerstattungsbegehren wegen unrichtiger Anwendung von Tarifen, Gesuche um nachträgliche Anwendung von Reexpeditions- und Exporttarifen oder um Einhaltung von Rückvergütungsversprechen (inbegriffen Einhaltung der Parität mit der Auslandskonkurrenz), ferner Verschleppungsregelungen waren insgesamt 7697 zu behandeln (1928 : 7867).

4. Reklamationswesen.

An Entschädigungsforderungen aus Zugsverspätungen, sowie wegen Havarien, Verlust, Manko- und Lieferfrist-Ueberschreitungen im Personen-, Gepäck-, Tier- und Güterverkehr aller unserer Transportanstalten, mit Ausnahme der Bern-Neuenburg-Bahn, waren 1192 Fälle (1928 : 1171) zu behandeln, wovon 18 (16) auf das Dampfschiffunternehmen entfallen.

Aus diesen Reklamationsfällen und aus den von andern Verwaltungen gemäss den bestehenden Abkommen erledigten Forderungen waren an Entschädigungen von unsern Bahnunternehmen Fr. 7,063. 87 (1928 : Fr. 7,742. 45 und vom Schiffsunternehmen Fr. 198. 53 (1928 : Fr. 67. 78) zu bezahlen.

5. Publizitätswesen.

Für die Förderung des Reise- und Ausflugsverkehrs nach dem Berner Oberland, dem Wallis und der Südschweiz via Centovalli sowie des internationalen Verkehrs über die Lötschbergbahn wurde auch im verflossenen Jahre das Möglichste geleistet durch Auskunfterteilung und Abgabe von Propagandamaterial aller Art an zahlreiche Einzelpersonen, Bahnen, Reise- und Verkehrsbureaux, Gesellschaften und Schulen, durch Insertionen in in- und ausländischen Zeitungen und Zeitschriften, durch Anschlag und Verbreitung von Plakaten und Bildern, Ausleihung und Abgabe von Photos und Klischees zu Illustrationszwecken und durch Beteiligung an Ausstellungen sowie Unterstützung von Vortragsreisenden und Reklamemassnahmen aller Art.

Mit einer grossen Zahl amtlicher und öffentlicher Stellen, Verkehrs- und Reisebureaux des In- und Auslandes konnten im Berichtsjahre wiederum sehr angenehme Beziehungen unterhalten werden. Es sei den leitenden Persönlichkeiten auch an dieser Stelle ihre tatkräftige Unterstützung bestens verdankt.

6. Personalbestand B. L. S. / B. N.

inbegriffen die von der B. L. S. mitbetriebenen Linien und den Dampfschiffbetrieb Thuner- und Brienzersee.

	Bestand des ständigen Personals:			
	auf 31. Dez. 1928		auf 31. Dez. 1929	
I. Allgemeine Verwaltung.				
Sekretariat, Kanzlei, Registratur und Archiv	5		5	
Hauptkasse	2		2	
Hauptbuchhaltung (inkl. Titel- und Couponsdienst)	5		5	
Verkehrsbureau und Publizitätsdienst (Abrechnungswesen, Verkehrsstatistik, Verwaltung der Drucksachen, Propaganda)	35		35	
Kommerzieller Dienst (Tarifwesen; Fracht- und Fahrgeld-Reklamationsdienst)	14		15	
Abwartpersonal	4		4	
		65		66
II. Unterhalt und Bewachung der Bahn.				
Zentralbureau in Bern	12		12	
Bahnmeister	5		5	
Bahnmeistergehülfen	2		2	
Vorarbeiter inkl. Stellwerkvorarbeiter	16		14	
Bahnwärter	28		24	
Bahnarbeiter mit Jahresvertrag	64		68	
Ständige Bahnarbeiter im Taglohn (inbegriffen die ständigen Spezialwachen B. L. S.)	66		65	
Barrieren-Wärter und -Wärterinnen	35		35	
		228		225
Uebertrag		293		291

	Bestand des ständigen Personals: auf 31. Dez. 1928		auf 31. Dez. 1929	
Uebertrag		293		291
III. Stationsdienst und Zugsbegleitung.				
Zentralbureau (inbegriffen Telegraphenbureau der Verwaltung)	10		10	
Wagenkontrolle	3		3	
Bahnhofvorstände und deren Stellvertreter	4		4	
Souschefs	4		4	
Stationsvorstände	53		53	
Stationsgehülfen und Lehrlinge	97 *		95 **	
Einnehmer und Kassabeamte	9		9	
Gepäckexpedienten	1		1	
Portier	1		1	
Güterexpedienten	3		3	
Haltestelle-Vorsteherin	1		1	
Vorarbeiter	7		7	
Stellwerk- und Weichenwärter	43		42	
Stationsarbeiter mit Jahresvertrag	39		39	
Stationsarbeiter im Taglohn	4		4	
Zugführer	28		26	
Kondukteure	80 §		78 ♦	
Bremser	3		3	
		390		383
IV. Fahr- und Werkstättedienst.				
Zentralbureau	7		7	
Depotchefs (zugleich Werkstättevorstände) und deren Stellvertreter	4		5	
Gehülfen für Depot- und Werkstättedienst	10		10	
Lokomotivführer	58		65	
Heizer und Beimänner	31		27	
Visiteure und deren Gehülfen	10		10	
Lokomotivreiniger	19		19	
Wagenreiniger	25		25	
Handwerksmeister u. Vorarbeiter beim Werkstättedienst	9		9	
Fahrdienstschlosser und Elektriker	29		25	
Werkstättearbeiter mit zeitweiliger Verwendung als provisorische Heizer und Beimänner	5		5	
Werkstättearbeiter (Berufsleute [Handwerker] und ausschliesslich für Werkstättedienst)	108		108	
Werkstättearbeiter (Handwerksgehülfen u. Handlanger)	95		93	
		410		408
Uebertrag		1093		1082

* 2 Gehülfen temporär im Auslandsurlaub (Ausbildung in Fremdsprachen).
** 1 Gehülfe » » » » » »
§ 2 Kondukteure » » » » » »
♦ 1 Kondukteur » » » » » »

	Bestand des ständigen Personals: auf 31. Dez. 1928		auf 31. Dez. 1929	
Uebertrag	173	683	177	674
V. Dienst bei den Stark- und Schwachstromleitungsanlagen und in den Unterwerken.				
Leitungsaufseher (Techniker) und Gehülfe	2		2	
Elektriker	1		3	
Aufseher elektrischer Anlagen	1		1	
Linienmonteure und Vorarbeiter	15		12	
Leitungsarbeiter	12		12	
		31		30
VI. Kraft- und Pumpwerk in Grenchen (Ventilationsanlage und Wasserversorgung)		1		1
VII. Dampfschiffbetrieb Thuner- und Brienzersee.				
Zentralbureaux in Bern und Interlaken (inbegriffen Sommeraushülfe im Fahr- und Stationsdienst) . .	5*		5*	
Kapitäne und Kapitän-Stellvertreter	3		3	
Kassiere und Kassieraspiranten	3		3	
Steuermänner und Untersteuermänner	15		18	
Matrosen	15		12	
Maschinisten und Untermaschinisten	11		13	
Heizer	18*		17*	
Stationspersonal (inbegr. Ländter)	10		11	
Werftepersonal mit teilweiser Verwendung im Fahrdienst	17		16	
		97		98
VIII. Materialverwaltung.				
Materialverwalter	1		1	
Bureaugehülfen	4		4	
Magaziner	4		4	
		9		9
Totalbestand		1231		1220

Ferner sind zu erwähnen die jeweils nur vorübergehend beschäftigten

Saisonangestellten:

	Mittlerer Bestand pro 1928		Mittlerer Bestand pro 1929	
1. Bahnunterhaltungsdienst.				
Bahnarbeiter (Kramper)		51		57
2. Schiffsdienst.				
Stationsangestellte	7		9	
Fahrdienstangestellte	5		7	
		12		16
Total Saisonangestellte (mittlerer Bestand)		63		73

* Ein Teil dieses Personals wird beim Kommerziellen Dienst in Bern beschäftigt.
* Hievon 3 Mann je 8 Monate im Werkstättedienst zu Bönigen.

IV. Dampfschiffunternehmung Thuner- und Brienzersee.

1. Allgemeines.

Umfang des Betriebes. Auf dem *Thunersee* war, wie bisher, nur die Strecke Thun Bahnhof-Hilterfingen-Oberhofen-Gunten-Spiez-Merligen-Beatenbucht das ganze Jahr bedient. Nur im Sommer wurden befahren die Stationen Thun Kursaal, Leissigen, Beatushöhlen und Interlaken Thunersee, ferner die am 15. Mai 1929 neu eröffneten Stationen Einigen und Faulensee. Diese beiden Sommer-Stationen, an deren Baukosten die Gemeinde Spiez und die übrigen Interessenten rund $^3/_4$ beigetragen haben, sind so eingerichtet, dass sie sowohl von Dampfschiffen als auch von Motorbooten befahren werden können. Unsere Verpflichtung zu deren Bedienung beschränkt sich auf eine reduzierte Anzahl von lokalen Motorbootkursen. Die Frequenzen der ersten Betriebssaison haben aber bereits gezeigt, dass wenigstens an Sonntagen die Verwendung von grössern Fahrzeugen sich nicht vermeiden lässt. — Der Sonntags-Lokalmotorbootdienst zur Bedienung des Seebades Dürrenast wurde durchgeführt vom 16. Juni bis 15. September; dabei wurden befahren die Stationen Thun Bahnhof, Thun Kursaal, Schadau, Dürrenast, Hilterfingen, Oberhofen und Einigen.

Auf dem *Brienzersee* beschränkte sich der Jahresbetrieb wie bisher auf die Strecke Interlaken Brienzersee-Bönigen-Ringgenberg-Iseltwald; die Stationen Giessbach-Fälle und Brienz Bahnhof waren nur im Sommer bedient. Während der Hochsaison (1. Juli bis 10. September 1929) haben wir — einem wiederholt gestellten Ansuchen der betreffenden Gemeinden versuchsweise Rechnung tragend — auch die seit der Eröffnung der Brienzerseebahn unbedient gebliebenen Stationen Oberried und Brienz Dorf wieder befahren, jedoch nur mit zwei resp. einem Kurse.

Der *Verband schweizerischer Dampfschiffahrts-Unternehmungen* behandelte in einer Verbandskonferenz und in mehreren Kommissionssitzungen eine Reihe von Angelegenheiten technischer, betrieblicher und kommerzieller Natur. Für die Jahre 1930 und 1931 ist die Präsidialleitung des Verbandes turnusgemäss an unsere Verwaltung übergegangen.

Der *Versicherungsverband schweizerischer Dampfschiffahrts-Unternehmungen* ist im Berichtsjahre von grössern Schäden verschont geblieben.

Ueber den von uns zu den Selbstkosten besorgten Betrieb der *Spiezer Verbindungsbahn* gibt der Geschäftsbericht dieser Unternehmung nähern Aufschluss.

Für die *Drahtseilbahn Thunersee-Beatenberg* besorgten wir, wie bisher, gegen entsprechende Enschädigung die Arbeiten des kommerziellen Dienstes sowie die Buchhaltung.

2. Tarifwesen.

Abgesehen von den durch die Eröffnung neuer Stationen bedingten Ergänzungen haben die Normaltarife der Dampfschiffunternehmung im Berichtsjahre keine Aenderungen von Belang erfahren. Im übrigen verweisen wir auf den Abschnitt III 3 hiervor.

3. Schiffsmaterial.

Allgemeines. Die Instandhaltung des Schiffsparkes erfordert alljährlich grosse Aufwendungen, trotzdem unsere Schiffe nicht mehr so grosse Fahrleistungen aufzuweisen haben wie vor dem Kriege; denn, abgesehen von der Maschinen- und Kesselanlage, sind die Unterhaltungskosten nahezu die gleichen, ob nun ein Schiff konstant im Dienste stehe oder während acht Monaten des Jahres untätig bleibt.

Thunersee. Den Stapelgang haben bestanden die Schiffe : « Beatus », « Bubenberg », « Stadt Bern », « Spiez » und « Gunten ». — Das kleine Benzin-Motorboot « Morgarten » wurde in ein Diesel-Motorboot umgebaut und um 2,78 m verlängert. Seine Tragfähigkeit beträgt nun 85 Personen; die Indienstnahme des umgebauten Fahrzeuges erfolgte am 1. August 1929. — An grössern Unterhaltungsarbeiten im Winter 1929/30 erwähnen wir die Hauptrevision der Schiffskessel mit Ersatz der Siederöhren auf den Schiffen « Helvetia » und « Blümlisalp » sowie die Erneuerung des Vorderdecks auf dem « Beatus ».

Brienzersee. Den Stapelgang haben bestanden die Schiffe « Brienz » und « Jungfrau ». Die Maschine des Dampfschiffes « Interlaken » wurde im Winter 1929/30 in den Werkstätten der Maschinenfabrik Escher, Wyss & Cie. in Zürich einer Hauptreparatur unterworfen (Kostenbetrag, inklusive eigene Arbeiten, rund Fr. 25,000. —).

4. Bauliche Anlagen.

Kanal- und Hafenanlage Thun. Keine Unterhaltungsarbeiten von Belang.

Das gleiche gilt vom *Schiffahrtskanal Thunersee-Interlaken.*

Landungsanlagen. Bezüglich der neuen Stationen *Einigen* und *Faulensee* wird auf Abschnitt IV, 1, verwiesen. — Einem Begehren der eidgenössischen Aufsichtsbehörde nachkommend, wurde auf der Station Ringgenberg die elektrische Signalbeleuchtung eingerichtet. — An den übrigen Landungsstellen wurde in der Hauptsache nur der laufende Unterhalt durchgeführt, der aber immerhin Jahr für Jahr ziemlich bedeutende Aufwendungen erheischt.

Werften. Aus Rationalisierungsgründen wurde die Thunerseewerfte mit einer elektrisch angetriebenen Holz-, Hobel- und Kehlmaschine ausgerüstet (Kostenbetrag Fr. 8387. 25, wovon Fr. 7281. 10 auf Baukonto).

5. Betrieb.

Wie im Vorjahre haben wir für den *Sommer- und Winterdienst getrennte Fahrplanplakate* herausgegeben. Das Plakat für den Sommer 1929 enthielt je einen Fahrplan für die Vor- und Nachsaison (15. Mai bis 30. Juni sowie 11. September bis 5. Oktober) und für die Hochsaison (1. Juli bis 10. September). Im Plakat für den Winterdienst 1928/29 sind enthalten je ein Fahrplan für Herbst und Frühjahr (6. bis 31. Oktober und 1. April bis 14. Mai) und für den eigentlichen Winter (1. November bis 31. März).

Bezüglich der *Fahrleistungen* ist folgendes zu bemerken :

Thunersee. Soweit die Dampfschiffkurse in Betracht kommen, waren die Fahrleistungen ungefähr die gleichen wie im Jahre 1928. Dagegen hatte die Eröffnung der neuen Stationen Einigen und Faulensee eine etwelche Vermehrung der Motorboot-Fahrleistungen während der Sommerfahrplanperiode zur Folge. — Allerdings mussten, weil das auf Dieselbetrieb umgebaute Motorboot « Morgarten » erst am 1. August 1929 in Betrieb genommen werden konnte, die Motorbootkurse vom 15. Mai bis Ende Juli 1929 vom kleinen Schraubendampfer « Spiez » ausgeführt werden; dadurch erklärt es sich, dass, trotz der Vermehrung der Motorbootkurse, die effektiven Motorboot-Fahrleistungen im Jahre 1929 gegen 1928 zurückgegangen sind. Für den Sonntags-Lokalmotorbootdienst Thun Bahnhof-Thun Kursaal-Schadau-Dürrenast-Hilterfingen-Oberhofen-Einigen wurden 795 Motorboot-Kilometer aufgewendet.

Brienzersee. Abgesehen von der beschränkten Wiederbedienung der Stationen Oberried und Brienz Dorf während der Hochsaison (vgl. Abschnitt IV, 1) waren die täglichen Fahrleistungen in der Fahrplanperiode vom 15. Mai 1929 bis 14. Mai 1930 die gleichen wie in der vorhergehenden Fahrplanperiode.

Der *Winterbetrieb* auf beiden Seen wurde wiederum einzig durch je ein Motorboot besorgt, und zwar auf dem Thunersee vom 1. November 1928 bis 31. März 1929 und auf dem Brienzersee vom 1. November 1928 bis 30. April 1929. Dabei mussten allerdings an schönen Sonntagen ausserhalb der strengen Winterszeit einzelne Motorbootkurse durch kleinere Dampfschiffe ausgeführt werden, weil die Tragfähigkeit der Motorboote nicht ausreichte.

Die aus ökonomischen Gründen gebotene, weitgehende Anpassung der täglichen Fahrleistungen an die Transportquantitäten der einzelnen Jahreszeiten und Wochentage (Sonntage und Werktage) bringt eine im Publikum ungern gesehene Unstabilität der Fahrpläne mit sich. Als Illustration hierzu lassen wir eine *Zusammenstellung der täglichen fahrplanmässigen Fahrleistungen für die einzelnen Jahreszeiten* folgen :

Zeitabschnitte	Thunersee				Brienzersee			
	Sonntags		Werktags		Sonntags		Werktags	
	D-km	M-km	D-km	M-km	D-km	M-km	D-km	M-km
1. Januar bis 31. Januar . .	—	100,9	—	100,9	—	50,8	—	50,8
1. Februar bis 31. März . . .	—	122,1	—	100,9	—	50,8	—	50,8
1. April bis 30. April	214,1	33,4	142,5	90,0	—	50,8	—	50,8
1. Mai bis 14. Mai	214,1	33,4	142,5	90,0	—	102,2	—	102,2
15. Mai bis 30. Juni	333,0	156,6*	331,6	156,6	177,1	—	177,1	—
1. Juli bis 10. September . .	629,3	165,0*	462,0	157,5	320,8	—	288,8†	—
11. September bis 22. September	333,0	156,6*	331,6	156,6	177,1	—	177,1	—
23. September bis 30. September	278,0	156,6	276,6	156,6	141,2	—	141,2	—
1. Oktober bis 5. Oktober . .	278,0	108,4	276,6	108,4	141,2	—	141,2	—
6. Oktober bis 31. Oktober. .	214,1	39,2	139,6	101,6	71,2	32,1	71,2	32,1
1. November bis 30. November	—	126,8	—	105,6	—	51,9	—	51,9
1. Dezember bis 31. Dezember	—	105,6	—	105,6	—	51,9	—	51,9

D-km = Dampfschiffkilometer. M-km = Motorbootkilometer.

1 Dampfschiffkilometer erfordert durchschnittlich viermal soviel Personal als 1 Motorbootkilometer.

† An Samstagen 32 km mehr.

* Ausserdem 56,8 M-km im Sonntags-Lokalmotorbootdienst vom 16. Juni bis 15. September.

Zu diesen fahrplanmässigen Fahrleistungen kommen im Sommer, und zwar in der Hauptsache an Sonntagen, noch Supplementskurse sowie bestellte oder verwaltungsseitig veranstaltete Extrakurse. Die Spannung zwischen den kleinsten und den grössten Tagesleistungen ist daher noch erheblich grösser als sich aus obiger Tabelle ergibt.

Es liegt auf der Hand, dass die betrieblichen Schwierigkeiten, die sich aus einer derart stark wechselnden Beanspruchung des Fahrmaterials und des Personals ergeben, keine geringen sind. Diese Verhältnisse lassen sich jedoch nicht ändern.

An *jährlichen Gesamtfahrleistungen* sind zu verzeichnen:

	Thunersee			Brienzersee			Beide Seen zusammen		
	1913	1928	1929	1913	1928	1929	1913	1928	1929
Dampfschiffkilometer . .	181,434	75,082	90,835	107,639	36,631	37,731	289,073	111,713	128,566
Motorbootkilometer . .	—	28,642	26,647	—	11,690	11,881	—	40,332	38,528
Total	181,434	103,724	117,482	107,639	48,321	49,612	289,073	152,045	167,094

Betriebsstörungen von Bedeutung sind im Berichtsjahre nicht vorgekommen. Abgesehen von einem leichten, mit Fr. 250. — erledigten Unfall eines Reisenden auf der Station Beatenbucht, haben wir haftpflichtige Unfälle von Drittpersonen (Passagiere und Passanten) nicht zu verzeichnen; die dem Personal zugestossenen Unfälle waren alle leichterer Natur.

V. Finanzielles.

1. Allgemeines.

a) Die Rechnungen und Bilanz pro 1928 wurden vom Eidg. Post- und Eisenbahndepartement mit Schreiben vom 20. April 1929 im Sinne des Rechnungsgesetzes vom 27. März 1896 vorbehaltlos genehmigt.

b) Ueber die im Berichtsjahr erfolgte vertragliche Neuregelung der Konkurrenzverhältnisse im Güterverkehr S. B. B./B. L. S. und S. B. B./M. L. B. ist unter Abschnitt I berichtet worden.

Der durch diesen neuen Vertrag bewirkte Einnahmenzuwachs ermöglicht uns, das staatlich zinsgarantierte Obligationenanleihen Frutigen-Brig II. Hypothek von Fr. 42,000,000 pro 1929 teilweise selbst zu verzinsen.

c) Die *Ergebnisse der Jahre 1928 und 1929* erzeigen folgendes Bild:

		Transportquantitäten		Einnahmen	
		1928	1929	1928	1929
				Fr.	Fr.
Personenverkehr	Anzahl Personen	2,938,805	3,047,150	4,518,191. 77	4,630,262. 80
Gepäckverkehr	Tonnen	9,051	9,405	328,625. 17	343,915. 31
Tierverkehr	Stück	65,711	60,733	210,157. 32	190,091. 77
Güterverkehr inkl. Post .	Tonnen	1,832,520	1,811,216	5,820,491. 03	6,578,742. 14
Verschiedene Einnahmen		—	—	621,751. 39	511,584. 39
			Total	11,499,216. 68	12,254,596. 41

Die Betriebsergebnisse des Jahres 1929 weisen gegenüber denjenigen des Vorjahres höhere Transportquantitäten auf im Personen- und Gepäckverkehr, dagegen ergeben sich Ausfälle beim Tier- und Güterverkehr. Mit Ausnahme der Kapitel Tierverkehr, Verschiedene Einnahmen, ergeben sich bei allen Kapiteln Mehreinnahmen.

Die Anzahl der beförderten Personen hat im Berichtsjahre um 108,345 zugenommen, und die bezüglichen Einnahmen weisen gegenüber den Ergebnissen des Vorjahres eine Vermehrung auf von Fr. 112,071. 03.

Die Vermehrung des *Personenverkehrs* um 108,000 Personen entfällt zur Hauptsache auf die Zunahme der Gesellschafts- und Schülerfahrten um 63,000 Personen, sodann auf die Zunahme des Abonnementsverkehrs in III. Klasse um 22,000 Fahrten und den Touristenverkehr mit Sportbilletten, der um 10,000 Personen gewachsen ist. Die Abnahme der Zahl der verkauften Billette einfacher Fahrt hängt damit zusammen, dass pro 1928 anlässlich der Frauenarbeitsausstellung (Saffa) in Bern ein aussergewöhnlich starker Verkehr mit Billetten einfacher Fahrt stattfand, die wie bekannt, während der Dauer der Ausstellung zur Hin- und Rückfahrt gültig anerkannt wurden. Die Mehreinnahmen von Fr. 112,000. — rühren her von der höhern Frequenz der Gesellschafts- und Schulfahrtsbillette III. Kl. Fr. 58,000. —, aus dem Mehrertrag der Billette einfacher Fahrt in III. Kl. Fr. 46,000. —, der Sportbillette Fr. 10,000. —, der Reiseunternehmerbillette II. und III. Kl. von Fr. 42,000. — und der Generalabonnemente von Fr. 35,000. —. Im allgemeinen ist eine Abwanderung der Reisenden von den teureren zu den billigeren Billetten und von den obern zu den untern Klassen festzustellen.

Der *Gepäckverkehr* weist eine Vermehrung der Transportquantitäten von 354 Tonnen auf, welche einer Vermehrung der bezüglichen Einnahmen um Fr. 15,290. 14 oder 4,65 % derjenigen des Vorjahres entspricht.

Der *Tierverkehr* ist leider um 4978 Stück zurückgegangen und die bezüglichen Einnahmen um Fr. 20,065. 55. Hiervon entfallen auf den Transitverkehr über die ganze Strecke Brig-Thun allein 800 Stück Pferde und 2100 Stück Tiere der Klasse IV (Schafe).

Auch im *Güterverkehr* ist ein Ausfall an Transportquantitäten von 21,304 Tonnen = 1,63 % des Verkehrs des Vorjahres zu konstatieren. Dieser Ausfall rührt her von dem stets andauernden Rückgang des französisch-italienischen Güterverkehrs, der im Jahre 1929 weiterhin um 139,000 Tonnen abgenommen hat. Dafür hat der deutsch-italienische Güterverkehr um rund 120,000 Tonnen zugenommen, so dass der Ausfall des französisch-italienischen Verkehrs, wenn auch nicht ganz, so doch zum grössten Teil kompensiert wurde. Die im Güterverkehr erreichte Mehreinnahme von Fr. 760,409. 81 = 13,77 % der bezüglichen Einnahmen des Vorjahres rührt zum Teil von der Neuregelung der Verkehrsteilungsverträge S. B. B./B. L. S. und S. B. B./M. L. B. her.

Die *Verschiedenen Einnahmen* verzeichnen einen Ausfall von Fr. 110,167. —, welcher in der Hauptsache auf den Wegfall von Mieten für im Vorjahre der Bern-Neuenburg-Bahn vermietetes Rollmaterial, sowie auf den Minderertrag der Hilfsbetriebe zurückzuführen ist.

2. Betriebsrechnungen.

a. Bahnbetrieb.

1. Betriebseinnahmen.

Die Gegenüberstellung der Betriebseinnahmen der Jahre 1928 und 1929 erzeigt folgende Abweichungen :

	1928		1929		Mehr- bezw. Mindereinnahmen 1929 gegen 1928	
	Fr.	%	Fr.	%	Fr.	%
Personenverkehr . . .	4,518,191. 77	39,29	4,630,262. 80	37,78	+ 112,071. 03	2,48
Gepäcktransport . . .	328,625. 17	2,86	343,915. 31	2,81	+ 15,290. 14	4,65
Tiertransport	210,157. 32	1,83	190,091. 77	1,55	— 20,065. 55	9,55
Gütertransport	5,523,656. 63	48,03	6,284,066. 44	51,28	+ 760,409. 81	13,77
Posttransporte	296,834. 40	2,58	294,675. 70	2,40	— 2,158. 70	0,73
Transporteinnahmen Total	10,877,465. 29		11,743,012. 02		+ 865,546. 73	
Verschiedene Einnahmen	621,751. 39	5,41	511,584. 39	4,18	— 110,167. —	1,77
Total der Einnahmen .	11,499,216. 68	100,00	12,254,596. 41	100,00	+ 755,379. 73	6,57
oder per Bahnkilometer	97,450. 99		103,852. 51		+ 6,401. 52	

2. Betriebsausgaben.

Dieselben stellen sich ohne die zu Lasten des Erneuerungsfonds fallenden Kosten wie folgt :

	1928	1929	Gegen das Vorjahr mehr	Gegen das Vorjahr weniger
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
I. Allgemeine Verwaltung	378,824. 20	374,863. 45	—	3,960. 75
II. Unterhalt und Bewachung der Bahn	863,150. 39	858,620. 17	—	4,530. 22
III. Stationsdienst und Zugsbegleitung .	2,107,978. 68	2,118,686. 43	10,707. 75	—
IV. Fahr- und Werkstättedienst . . .	3,221,632. 09	3,345,891. 10	124,259. 01	—
V. Verschiedene Ausgaben	1,177,872. 32	1,232,410. 88	54,538. 56	—
Zusammen	7,749,457. 68	7,930,472. 03	189,505. 32 — 8,490. 97	8,490. 97
			181,014. 35	
Hinzugerechnet : die zu Lasten der Betriebsrechnung fallenden Oberbauerneuerungskosten (Schwellenmehrpreise)	6,744. 15	8,094. 35	1,350. 20	—
Total der Betriebsausgaben	7,756,201. 83	7,938,566. 38	182,364. 55	—

Vorstehende Zusammenstellung verzeichnet gegenüber dem Vorjahr eine Ausgabenvermehrung von rund Fr. 182,300. —. Hiervon entfallen Fr. 108,600. — auf die Strecke Münster-Lengnau. Der im Jahre 1929 erstmals ganzjährig durchgeführte elektrische Be-

trieb auf dieser Linie, verbunden mit einer Erhöhung der Fahrleistungen von nahezu 11 %, sowie die Nachverrechnung von Ausgaben für den Unterhalt der Fahrleitungsanlagen haben die Mehraufwendungen bewirkt.

Unsere Anteile an die Mitbenützung der Gemeinschaftsstationen M. L. sind auch angewachsen. Weiter ist noch daran zu erinnern, dass auf den Zeitpunkt der Aufnahme des elektrischen Betriebes die kilometrischen Ansätze für die Betriebsführung durch die S. B. B. erhöht wurden, was die Betriebsrechnung der M. L. ungünstig beeinflusst.

Das Anwachsen der Ausgaben auf der B. L. S.-Linie ist hauptsächlich auf die Fahrleistungsvermehrung und die grösseren beförderten Bruttolasten zurückzuführen. Dies erforderte namentlich Mehraufwendungen für den Material- und Kraftverbrauch des Rollmaterials. Die erstmals im Berichtsjahr durchgeführte Revision der zwei grossen Be $^{6}/_{8}$-Lokomotiven hat ebenfalls zur Ausgabenvermehrung beigetragen.

Die Auflage neuer Tarife und Reglemente, ferner erhöhte Beheizungskosten infolge der lang andauernden Kältewelle im Winter 1928/29 verursachten ebenfalls höhere Ausgaben. Die Rubrik « Propaganda » ist besonders an den Mehrkosten beteiligt. Der Neudruck von Werbeschriften, sowie die im Jahre 1929 fällig gewesenen Teilzahlungen von frühern Lieferungen haben den grösseren Aufwand herbeigeführt.

Für die Jahre 1928 und 1929 ergeben sich folgende *Vergleichszahlen :*

Reine *Betriebsausgaben* (ohne die zu Lasten des Erneuerungsfonds fallenden Kosten) :

	1928	1929
im ganzen	Fr. 7,756,201. 83	Fr. 7,938,566. 38
per Bahnkilometer	» 65,730. 50	» 67,276. —
per Zugskilometer	» 5. 77	» 5. 79
Betriebskoeffizient	67,45 %	64,73 %

3. Betriebseinnahmen und -Ausgaben 1924—1929.

In den letzten sechs Jahren sind an *Betriebseinnahmen und -Ausgaben* zu verzeichnen :

Einnahmen:	1924 Fr.	1925 Fr.	1926 Fr.	1927 Fr.	1928 Fr.	1929 Fr.
Personenverkehr	3,764,241. 62	4,265,700. 03	4,027,524. 12	4,193,632. 57	4,518,191. 77	4,630,262. 80
Gepäckverkehr	313,408. 36	326,915. 55	301,662. 76	320,886. 22	328,625. 17	343,915. 31
Tierverkehr	204,429. 98	193,422. 53	175,876. 89	194,436. 51	210,157. 32	190,091. 77
Güterverkehr inkl. Post	6,133,618. 15	4,845,964. 38	5,385,006. 21	5,967,012. 68	5,820,491. 03	6,578,742. 14
Verschiedene Einnahmen	516,221. 87	627,598. 34	544,604, 32	561,551. 45	621,751. 39	511,584. 39
Total Betriebseinnahmen	10,931,919. 98	10,259,600. 83	10,434,674. 30	11,237,519. 43	11,499,216. 68	12,254,596. 41
Betriebsausgaben	7,467,710. 27	7,644,375. 75	7,680,735. 63	7,670,020. 84	7,756,201. 83	7,938,566. 38
Ueberschuss d. Einnahmen	3,464,209. 71	2,615,225. 08	2,753,938, 67	3,567,498. 59	3,743,014. 85	4,316,030. 03

Die zu Lasten des Erneuerungsfonds gehenden Kosten für Ersatz der einzelnen Bahnbestandteile, des Rollmaterials, sowie des Mobiliars und der Gerätschaften sind in den Betriebsausgaben nicht enthalten.

b. Schiffsbetrieb.

Einnahmen.

Diese verteilen sich auf die einzelnen Rechnungsrubriken wie folgt:

	1928	in %	1929	in %	Mehr- und Mindereinnahmen 1929 gegen 1928
1. Personentransport	Fr. 832,137.05	95,37	Fr. 828,608.01	94,95	— Fr. 3,529.04
2. Gepäcktransport	» 3,545.02	0,41	» 3,614.77	0,42	+ » 69.75
3. Tier- und Gütertransport .	» 15,965.84	1,83	» 15,566.31	1,78	— » 399.53
4. Posttransport	» 4,200.—	0,48	» 4,200.—	0,48	—.—
Transporteinnahmen	Fr. 855,847.91	98,09	Fr. 851,989.09	97,63	— Fr. 3,858.82
5. Verschiedene Einnahmen .	» 16,650.05	1,91	» 20,686.35	2,37	+ » 4,036.30
Total der Betriebseinnahmen	Fr. 872,497.96	100,00	Fr. 872,675.44	100,00	+ Fr. 177.48

Betrachten wir die Ergebnisse jedes der beiden Seen für sich, so stellen sich die Zahlen pro 1928 und 1929 wie folgt:

	Thunersee	Brienzersee
Betriebseinnahmen pro 1928	Fr. 661,598.07	Fr. 210,899.89
» » 1929	» 664,315.26	» 208,360.18
Im Jahre 1929 mehr	Fr. 2,717.19	Fr. —.—
Im Jahre 1929 weniger	» —.—	» 2,539.61

Auf dem *Thunersee* wurden befördert 566,610 Personen gegen 524,552 im Jahre 1928; die Zunahme beträgt demnach 42,058 Personen oder 8,01 %. Die Personentransporteinnahme des Thunersees hat sich dagegen nur vermehrt um Fr. 508.60 = 0,01 %. Der Sonntags-Lokalmotorbootverkehr Thun-Schadau-Dürrenast (Seebad)-Hilterfingen-Oberhofen-Einigen ist in diesen Zahlen mitberücksichtigt. Auf den betreffenden Kursen wurden insgesamt 3598 Personen befördert, von denen allerdings ein Teil den Kursen des gewöhnlichen Verkehrs abgenommen worden sein dürfte.

Auf dem *Brienzersee* ist die Zahl der Reisenden von 247,934 auf 248,194 angestiegen, was einer Vermehrung von 260 Personen oder 0,10 % gleichkommt. Die Personentransporteinnahme ist dagegen um Fr. 4037.64 oder 2,06 % zurückgegangen; est ist dies in der Hauptsache dem Verlust an Transit-Reisenden zufolge Fahrplanverschlechterung (Verlust des Anschlusses von Kurs 2721 an Zug 341 in Interlaken Ost) zuzuschreiben.

Eine *Vergleichung der Betriebseinnahmen* per *Schiffskilometer im Jahre 1913* (letztes Friedensjahr), 1928 und 1929 zeigt, wenn wir 4 Motorbootkilometer = 1 Dampfschiffkilometer rechnen, folgendes Bild:

	1913	1928	1929
Zurückgelegte spezifische Schiffskilometer	289,073	121,796	138,198
Betriebseinnahmen absolut	Fr. 1,060,422.83	Fr. 872,497.96	Fr. 872,675.44
» per Schiffskilometer . .	» 3.66	» 7.16	» 6.31

Betriebsausgaben.

Dieselben stellen sich in den Hauptrubriken wie folgt:

	1928	1929	Im Jahre 1929 mehr bzw. weniger gegenüber 1928
1. Allgemeine Verwaltung	Fr. 36,907. 60	Fr. 41,545. 26	+ Fr. 4,637. 66
2. Betriebspersonal	» 226,610. —	» 234,469. 65	+ » 7,859. 65
3. Materialverbrauch für den Schiffsbetrieb	» 141,200. 24	» 142,101. 56	+ » 901. 32
4. Unterhalt der Schiffe samt Stationen und Liegenschaften	» 288,308. 16	» 283,319. 35	— » 4,988. 81
5. Verschiedene Ausgaben	» 82,706. 05	» 89,435. 06	+ » 6,729. 01
Total der Betriebsausgaben	Fr. 775,732. 05	Fr. 790,870. 88	+ Fr. 15,138. 83

Der Personalbestand, der bei Ausbruch des Weltkrieges 203 Köpfe betragen hatte, stellte sich per Ende 1929 auf 114 Mann (inkl. 16 Saisonangestellte). Gegenüber 1928 ist eine Vermehrung eingetreten um *einen* Angestellten im Jahresdienst und um 4 Saisonangestellte; zu den letztern zählen die Ländter der neuen Stationen Einigen und Faulensee.

Zu der obenstehenden Vergleichung der Betriebsausgaben pro 1928 und 1929 ist im weitern folgendes zu bemerken:

Ad 1. Die Ausgabenvermehrung um Fr. 4637. 66 ist in der Hauptsache darauf zurückzuführen, dass ein bisher zu je 50 % vom Kommerziellen Dienste und vom Dampfschiffbetriebe besoldeter Verwaltungsbeamter vom Jahre 1929 an ganz dem letztern belastet wird.

Ad 2. Vermehrung der Fahrleistungen um 13,46 % (dabei sind 4 Motorbootkilometer = 1 Dampfschiffkilometer gerechnet).

Ad 3. Wenn trotz der ad 2 erwähnten Vermehrung der Fahrleistungen um 13,46 % die Kosten des Materialverbrauches für den Schiffsbetrieb nur unwesentlich zugenommen haben, so ist dies zum guten Teil dem Umstande zuzuschreiben, dass seit 1. August 1929 die fahrplanmässigen Motorbootkurse auf dem Thunersee durch ein *Diesel*-Motorboot ausgeführt wurden, welches, weil Rohöl (Gasöl) konsumierend, viel geringere Brennstoffkosten aufweist, als das im Jahre 1928 verwendete *Benzin*-Motorboot.

Ad 4. Verminderung der Ausgaben für Reparaturen an Stations- und Werfteanlagen.

Ad 5. Vermehrung der Beiträge an die Hülfs- und Pensionskasse zufolge Aufnahme der Taglohnarbeiter ab 1. Januar 1929, ferner vermehrte Ausgaben für Altersgratifikationen.

Rechnungsabschluss.

	1926	1927	1928	1929	1929 gegen 1928
Einnahmen	Fr. 752,185. 56	Fr. 781,997. 25	Fr. 872,497. 96	Fr. 872,675. 44	+ Fr. 177. 48
Ausgaben	» 733,242. 61	» 749,928. 48	» 775,732. 05	» 790,870. 88	+ » 15,138. 83
Ueberschuss	Fr. 18,942. 95	Fr. 32,068. 77	Fr. 96,765. 91	Fr. 81,804. 56	— Fr. 14,961. 35

3. Spezialrechnungen.

a. Erneuerungsfonds.

Die Erzielung einer möglichst genauen Kostenrechnung des Werkstättebetriebes machte u. a. eine Erhöhung der Dotierung des Erneuerungsfonds für die Werkstätten erforderlich. Mit Einverständnis der Aufsichtsbehörde gelangen Ergänzungseinlagen von 1,5 % auf dem Werte der Maschinen, mechanischen Einrichtungen und des Mobiliars und der Gerätschaften zur Verrechnung. Neu berechnet wird eine Abschreibungsquote von 1,5 % auf den Gebäulichkeiten und festen Einrichtungen.

Diese Einlagebetreffnisse werden erstmals pro 1929 einem *« ausserordentlichen Erneuerungsfonds für die Werkstätten »* gutgeschrieben.

b. Nebengeschäft Dampfschiffbetrieb Thunersee-Brienzersee.

Das Schlussergebnis des Dampfschiffunternehmens stellt sich wie folgt :

Einnahmen.	
Ueberschuss der Betriebsrechnung	Fr. 81,804 56
Ausgaben.	
Verzinsung der Anleihen 1891/1893	Fr. 34,660. —
Einlage in den Erneuerungsfonds	» 50,000. —
	Fr. 84,660. —
Ausgaben-Ueberschuss	Fr. 2,855. 44

Gegenüber dem Vorjahr stellt sich das Endresultat um Fr. 14,961. 35 ungünstiger. Das Anleihen I. Hypothek 1928 für den Hafen Thun bleibt pro 1929 gestützt auf den negativen Rechnungsabschluss und der Anleihensbedingungen ohne Verzinsung. Im Jahre 1928 konnte eine Zinsquote von 1,816 % ausgerichtet werden. Im übrigen verweisen wir auf die Ausführungen unter Abschnitt 2, b, Betriebsrechnungen, vorstehend.

4. Gewinn- und Verlustrechnung.

Der reine Ueberschuss der Betriebseinnahmen der Bahn ist um Fr. 573,015. 18 höher als im Vorjahr. Dieses Ergebnis ist zum Teil der Neuregelung des Verkehrsteilungsvertrages mit den S. B. B. und zum Teil der Verkehrszunahme, sowie den Rationalisierungsmassnahmen zuzuschreiben.

Die Gewinn- und Verlustrechnung weist einen besonderen Einnahmenposten von Fr. 500,004. — auf, als Nachforderung an die S. B. B. infolge der Inkraftsetzung des neuen Verkehrsteilungsvertrages, rückwirkend auf den 1. Januar 1928.

Das Schlussergebnis der Gewinn- und Verlustrechnung lautet wie folgt :

a) Einnahmen	Fr. 4,942,849. 01
b) Ausgaben, unter Ausschluss der Zinsen des zinsgarantierten Anleihens Frutigen-Brig II. Hypothek	» 4,154,574. 33
Einnahmensaldo	Fr. 788,274. 68

Dieser Betrag ist unser Anteil an die Verzinsung des 4 %igen Anleihens Frutigen-Brig II. Hypothek.

5. Bilanz.

Zur Bilanz haben wir folgende Erläuterungen anzubringen:

A. Aktiven.

1. *Die Bewegungen* in «Baukonto der Bahn» sind aus den Tabellen A[1], A[2], A[3] und A[4] sowie aus der Abrechnung über die Bauverwendungen unter Abschnitt II, Bahnbau ersichtlich.

2. *Unvollendete Bauobjekte.* Die hauptsächlichsten, auf Jahresabschluss noch nicht abgerechneten Bauobjekte sind: Erstellen eines Wärterhauses in Goppenstein, bauliche Ergänzungen in den Motorwagen, Kanderkorrektion Winter 1929/30.

3. *Verwendungen auf Nebengeschäfte* (Dampfschiffbetrieb Thuner- und Brienzersee). Der Zuwachs dieses Kontos beträgt Fr. 122,142. 40. Ausgaben sind entstanden für den Umbau des Motorbootes «Morgarten», für die Anlage von Motorboot-Schiffländten in Einigen und Faulensee sowie für die Beschaffung einer Holzbearbeitungsmaschine für die Thunerseewerfte. Im vorstehenden Betrag sind auch die Schlussabrechnungszahlungen an die Baugesellschaft für den Hafen Thun inbegriffen.

4. *Verwaltungsgebäude.* Unverändert.

5. *Wertbestände und Guthaben.*

Die *Vermehrung* des Wertschriftenbestandes wird durch den Schuldbrief, herrührend vom Verkauf des früheren Verwaltungsgebäudes in der Eggenschwand bei Kandersteg, ausgewiesen. Als *Verminderung* sind Rückzahlungen auf den Schuldbriefen betreffend die Liegenschaften in Naters und Dürrenast zu erwähnen.

Der Posten «Verschiedene Schuldner» setzt sich folgendermassen zusammen:

Staat Bern für Obligationenzinse Frutigen-Brig II. Rang	Fr. 1,037,174. 55
Mitbetriebene Bahnen, unsere Guthaben aus dem Betrieb	» 254,432. 80
» » Ersatzstücke für elektrische Lokomotiven	» 25,278. 83
Fremde Transportanstalten	» 826,046. 25
Verkehrssaldi der Stationen	» 81,554. 12
Verschiedene Schuldner	» 586,500. 21
Total	Fr. 2,810,986. 76

Die «Transitorischen Aktiven» betreffen:

Anzahlung auf die Rollmaterialbestellung	Fr. 372,533. 35
Vorausbezahlte Versicherungsprämien und sonstige Ausgaben zu Lasten späterer Rechnungsperioden	» 191,616. 16
Total	Fr. 564,149. 51

6. *Entbehrliche Liegenschaften.* Die Verminderung von Fr. 40,000. — erklärt sich durch den Verkauf des früheren Verwaltungsgebäudes in der Eggenschwand bei Kandersteg.

7. *Materialvorräte und Ersatzstücke.* Die Zunahme des Bestandes um Fr. 126,703. 46 ist hauptsächlich auf die Beschaffung von Materialien für die Einrichtung der elektrischen Zugsheizung, für bauliche Ergänzungen an den Motorwagen sowie für den Ankauf von Schienen zurückzuführen.

8. *Verschiedenes.* Zu tilgende Zinsgarantieleistungen des Kantons Bern: Dieser Bilanzposten ist um den Betrag des vom Kanton Bern geleisteten Anteiles pro 1929 von Fr. 891,725. 32 an die Verzinsung der II. Hypothek Frutigen-Brig auf Fr. 10,830,860. 12 gestiegen.

B. Passiven.

1. *Gesellschaftskapital.* Unverändert.

2. *Feste Anleihen.* Das Elektrifikationsanleihen für die Strecke Spiez-Bönigen hat sich um den Betrag der Rückzahlungsquote von Fr. 61,736. 05 vermindert.

3. *Grundpfändlich versicherte Schulden.* Unverändert.

4. *Getilgtes Schuldkapital.* Die Vermehrung von Fr. 61,736. 05 rührt von der Rückzahlungsquote auf dem Elektrifikationsanleihen her.

6. *Schwebende Schulden.*

Die noch nicht eingelösten verfallenen Titel und Coupons setzen sich wie folgt zusammen :

		Titel:	Coupons:
Obligationen-Anleihen	Scherzligen-Bönigen I. Hyp.	Fr. 30,621. 20	Fr. 106,478. 80
» »	Frutigen-Brig I. Hyp. . . .		» 141,700. 65
» »	Scherzligen-Bönigen I. Hyp.		» 1,773. 80
» »	Münster-Lengnau I. Hpy. .		» 112,459. 90
» »	Frutigen-Brig II. Hyp. . .		» 183,039. —
» »	Dampfschiff Thuner und Brienzersee 1891/1893 . .		» 4,133. 10
	Coupons		Fr. 549,585. 25
	Titel		» 30,621. 20
	Total verfallene Titel und Coupons		Fr. 580,206. 45

Der Posten « Verschiedene Gläubiger » umfasst :

Schuld an die Kantonalbank von Bern für Ersatzstücke zu den elektrischen Lokomotiven	Fr. 400,000. —
Schuld an die Schweizerische Eidgenossenschaft für Vorschüsse an den Umbau des Bahnhofes Interlaken-West	» 872,342. 90
Schuld an mitbetriebene Bahnen	» 545,056. 45
Schuld an fremde Transportanstalten	» 2,180,748. 39
Diverse	» 1,057,695. 61
Total	Fr. 5,055,843. 35

Der Posten « Transitorische Passiven » betrifft einbezahlte Pacht- und Mietzinse zugunsten des Rechnungsjahres 1930.

7. *Spezialfonds.*

a) Erneuerungsfonds : Denselben wurden Fr. 592,752. 80 gutgeschrieben und Fr. 94,205. 15 belastet.

b) Uferschutz- und Schwellenfonds : Dessen Bestand hat sich um den Betrag der Einlage von Fr. 6000. — erhöht.

c) Spezialreserve aus getilgtem Aktienkapital : Die im Vorjahr erfolgte Entnahme von Fr. 202,195. 78 zum Ausgleich des Ausgabensaldos der Gewinn- und Verlust-Rechnung ist im Berichtsjahr gemäss Beschluss wieder letztgenannter Rechnung zugunsten der Spezialreserve belastet worden.

8. *Verschiedenes.* Zinsgarantieregresskonto des Kantons Bern : Hier ist der unter Ziffer 8 der Aktiven aufgeführte Betrag gleichlautend in den Passiven aufgenommen.

VI. Antrag an die Generalversammlung der Aktionäre.

Wir beehren uns, Ihnen zu beantragen:

Es seien der Geschäftsbericht sowie die Rechnungen und Bilanz des Jahres 1929 zu genehmigen unter Entlastung der Gesellschaftsbehörden.

Bern, den 28. April 1930.

Der Direktor:
Dr. Volmar.

Namens der Direktion,
Der Präsident:
Bühler.

Namens des Verwaltungsrates,
Der I. Vizepräsident:
Bösiger.
Der Sekretär:
Gerber.

VII. Bericht der Kontrollstelle.

Die Unterzeichneten haben die Jahresrechnung sowie Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung der Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon pro 1929 geprüft und solche in vollständiger Uebereinstimmung mit den Bucheintragungen befunden. Sie empfehlen solche der Generalversammlung zur Genehmigung unter Dechargeerteilung an die Verwaltungsorgane.

Bern, den 7. Mai 1930.

Die Revisoren:
Ott.
Jäggi.
Bäschlin.

Berner Alpenbahn-Gesellschaft

Bern-Lötschberg-Simplon.

VIII.

Rechnungen und Bilanz für 1929.

A[1]. Baurechnung für die Linie Frutigen-Brig 1929.

	Stand am 31. Dez. 1928		Ausgaben im Jahr 1929		Rückerstattungen im Jahr 1929		Stand am 31. Dez. 1929	
I. Allgemeine Kosten	**15,985,158**	**20**	**47,691**	**45**	**78**	**70**	**16,032,770**	**95**
a. Verwaltung und Bauleitung	*3,384,886*	*66*	*47,691*	*45*	*78*	*70*	*3,432,499*	*41*
1. Gehalte, Taggelder und Reiseauslagen	2,673,005	—	45,955	55	—	—	2,718,960	55
2. Bureau- und Materialkosten	176,092	91	1,094	95	13	—	177,174	86
3. Mobiliar, Instrumente und Messgeräte	55,291	09	12	—	—	—	55,303	09
4. Miete und Unterhalt der Lokale	196,405	80	65	70	65	70	196,405	80
5. Allgemeine Rechtskosten und Gutachten	180,489	40	—	—	—	—	180,489	40
6. Verschiedenes	103,602	46	563	25	—	—	104,165	71
b. Verzinsung des Baukapitals	*12,600,271*	*54*	—	—	—	—	*12,600,271*	*54*
1. Aktienzinse	6,712,422	17	—	—	—	—	6,712,422	17
2. Obligationenzinse	5,787,412	04	—	—	—	—	5,787,412	04
3. Sonstige Zinse und Unkosten	100,437	33	—	—	—	—	100,437	33
II. Bahnanlage und feste Einrichtungen	**111,253,058**	**11**	**633,426**	**97**	**179,853**	**18**	**111,706,631**	**90**
a. Erwerb von Grund und Rechten	*2,288,405*	*71*	*115,278*	*53*	*8,399*	*90*	*2,395,284*	*34*
1. Gehalte, Reise-, Schätzungs- u. Gerichtskosten	170,255	75	8 632	—	350	—	178,537	75
2. Entschädigungen aller Art	2,026,122	34	102,846	68	8,049	90	2,120,919	12
3. Katasterpläne und Vermarkung	83,251	—	3,669	20	—	—	86,920	20
4. Verschiedenes	8,776	62	130	65	—	—	8,907	27
b. Unterbau	*98,495,848*	*39*	*504,678*	*39*	*171,303*	*28*	*98,829,223*	*50*
1. Erdarbeiten, Mauern, Anpflanzungen, Entwässerungen etc.	16,517,939	23	18,584	60	—	—	16,536,523	83
2. Tunnels und Galerien	71,141,039	75	—	—	—	—	71,141,039	75
3. Brücken, Viadukte und Durchlässe	5,888,040	67	—	—	—	—	5,888,040	67
4. Bettung und Beschotterung der Geleise	700,407	54	—	—	—	—	700,407	54
5. Einbettung von Strassen, Wegen u. Vorplätzen	266,528	60	—	—	—	—	266,528	60
6. Fluss- und Uferbauten, Bergverbauungen	2,876,161	13	484,614	84	171,303	28	3,189,472	69
7. Verschiedenes	1,105,731	47	1,478	95	—	—	1,107,210	42
c. Oberbau	*4,958,079*	*99*	*8,541*	—	—	—	*4,966,620*	*99*
1. Schienenunterlagen (Schwellen der Geleise u. der Weichen etc.)	1,209,610	05	—	—	—	—	1,209,610	05
2. Schienen und deren Befestigungsmittel	3,025,066	69	8,541	—	—	—	3,033,607	69
3. Weichen, Drehscheiben und Schiebebühnen (auch Geleisekreuzungen u. Geleiseabschlüsse, sowie die Fundamente)	218,554	02	—	—	—	—	218,554	02
4. Legen des Oberbaues	499,288	81	—	—	—	—	499,288	81
5. Verschiedenes	5,560	42	—	—	—	—	5,560	42

Anmerkung. Der Kostennachweis nach Objekten zu den Baurechnungen befindet sich auf Seiten 11—16.

	Stand am 31. Dez. 1928		Ausgaben im Jahr 1929		Rückerstattungen im Jahr 1929		Stand am 31. Dez. 1929	
d. Hochbau und mechanische Einrichtungen . .	*2,370,307*	—	*2,083*	*50*	—	—	*2,372,390*	*50*
1. Verwaltungsgebäude und Wohnhäuser . . .	130,704	36	—	—	—	—	130,704	36
2. Gebäude für den allgemeinen Betriebsdienst .	1,867,116	58	1,624	35	—	—	1,868,740	93
3. Beleuchtungsanlagen im Freien	162,322	81	—	—	—	—	162,322	81
4. Wasserversorgung und Reinigungsanlagen im Freien	157,307	40	459	15	—	—	157,766	55
5. Hebekrahnen, Brückenwagen und Ladeprofil der Stationen	44,960	10	—	—	—	—	44,960	10
6. Maschinen und mechanische Einrichtungen der Werkstätten (ausgeschlossen die Werkstätten als Hilfsbetriebe)	5,340	05	—	—	—	—	5,340	05
7. Verschiedenes	2,555	70	—	—	—	—	2,555	70
e. Einrichtungen für die elektr. Zugsförderung	*1,724,953*	*93*	*1,549*	—	*150*	—	*1,726,352*	*93*
1. Gebäude für den elektrischen Betrieb	88,028	57	—	—	—	—	88,028	57
2. Ausrüstung der Unterwerke und Schaltposten	127,298	30	1,549	—	150	—	128,697	30
3. Leitungen über dem Bahnkörper	1,302,201	12	—	—	—	—	1,302,201	12
4. Kontaktschiene	—	—	—	—	—	—	—	—
5. Schienenverbinder	—	—	—	—	—	—	—	—
6. Speise-, Rück- und Uebertragungsleitungen .	30,598	84	—	—	—	—	30,598	84
7. *a)* Kosten des Probebetriebes	75,075	45	—	—	—	—	75,075	45
b) Verschiedenes	101,751	65	—	—	—	—	101,751	65
f. Telegraph, Signale und Sicherungsanlagen .	*1,415,463*	*09*	*1,296*	*55*	—	—	*1,416,759*	*64*
1. Telegraphen- und Telephonleitungen	536,745	29	—	—	—	—	536,745	29
2. Signal- und Sicherungsanlagen	726,992	80	1,296	55	—	—	728,289	35
3. Orientierungs- und Ordnungszeichen	8,427	56	—	—	—	—	8,427	56
4. Einfriedigung und Wegschranken	143,246	79	—	—	—	—	143,246	79
5. Verschiedenes	50	65	—	—	—	—	50	65
III. Rollmaterial	**7,585,962**	**28**	**362,192**	**25**	**15,200**	—	**7,932,954**	**53**
1. Dampf-Lokomotiven und Tender	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Elektrische Lokomotiven	4,076,473	12	47,745	40	15,200	—	4,109,018	52
3. Motor-Personenwagen	606,734	75	287,395	85	—	—	894,130	60
4. Personenwagen	1,846,264	96	27,051	—	—	—	1,873,315	96
5. Gepäckwagen	109,251	—	—	—	—	—	109,251	—
6. Güterwagen	583,839	50	—	—	—	—	583,839	50
7. Dienstwagen (auch Heizwagen)	363,398	95	—	—	—	—	363,398	95
IV. Mobiliar und Gerätschaften . .	**298,101**	**06**	**9,145**	**54**	**476**	**90**	**306,769**	**70**
1. Für die allgemeine Verwaltung	35,466	81	4,647	75	100	—	40,014	56
2. Für den Unterhalt u. die Bewachung der Bahn	85,304	18	871	09	155	—	86,020	27
3. Für den Stationsdienst u. die Zugsbegleitung	39,535	11	—	—	160	—	39,375	11
4. Für den Fahr- und Werkstättedienst	137,794	96	3,626	70	61	90	141,359	76
	135,122,279	**65**	**1,052,456**	**21**	**195,608**	**78**	**135,979,127**	**08**
Abzüglich: Bundessubvention	6,000,000	—	—	—	—	—	6,000,000	—
Gesamt-Total	**129,122,279**	**65**	**1,052,456**	**21**	**195,608**	**78**	**129,979,127**	**08**

A². Baurechnung für die Linie Spiez-Frutigen 1929.

	Stand am 31. Dez. 1928		Ausgaben im Jahr 1929		Rückerstattungen im Jahr 1929		Stand am 31. Dez. 1929	
I. Allgemeine Kosten	**465.946**	**59**	**294**	**70**	—	—	**466.241**	**29**
a. Verwaltung und Bauleitung	*253,018*	*65*	*294*	*70*	—	—	*253,313*	*35*
1. Gehalte, Taggelder und Reiseauslagen	225,012	19	290	50	—	—	225,302	69
2. Bureau- und Materialkosten	11,288	74	4	20	—	—	11,292	94
3. Mobiliar, Instrumente und Messgeräte	1,542	70	—	—	—	—	1,542	70
4. Miete und Unterhalt der Lokale	3,069	30	—	—	—	—	3,069	30
5. Allgemeine Rechtskosten und Gutachten	510	03	—	—	—	—	510	03
6. Verschiedenes	11,595	69	—	—	—	—	11,595	69
b. Verzinsung des Baukapitals	*212,927*	*94*	—	—	—	—	*212,927*	*94*
1. Aktienzinse	64,236	67	—	—	—	—	64,236	67
2. Obligationenzinse	148,691	27	—	—	—	—	148,691	27
3. Sonstige Zinse und Unkosten	—	—	—	—	—	—	—	—
II. Bahnanlage und feste Einrichtungen	**4,894,205**	**92**	**15,947**	**85**	**10,527**	**75**	**4,899,626**	**02**
a. Erwerb von Grund und Rechten	*456,764*	*29*	—	—	—	—	*456,764*	*29*
1. Gehalte, Reise-, Schätzungs- u. Gerichtskosten	12,626	65	—	—	—	—	12,626	65
2. Entschädigungen aller Art	430,838	32	—	—	—	—	430,838	32
3. Katasterpläne und Vermarkung	6,942	60	—	—	—	—	6,942	60
4. Verschiedenes	6,356	72	—	—	—	—	6,356	72
b. Unterbau	*2,691,997*	*91*	*15,947*	*85*	*10,527*	*75*	*2,697,418*	*01*
1. Erdarbeiten, Mauern, Anpflanzungen, Entwässerungen etc.	597,067	11	—	—	—	—	597,067	11
2. Tunnels und Galerien	810,705	72	—	—	—	—	810,705	72
3. Brücken, Viadukte und Durchlässe	335,867	76	—	—	—	—	335,867	76
4. Bettung und Beschotterung der Geleise	103,883	48	—	—	—	—	103,883	48
5. Einbettung von Strassen, Wegen u. Vorplätzen	83,036	46	—	—	—	—	83,036	46
6. Fluss- und Uferbauten und Bergverbauungen	759,893	34	15,304	40	10,527	75	764,669	99
7. Verschiedenes	1,544	04	643	45	—	—	2,187	49
c. Oberbau	*794,890*	*92*	—	—	—	—	*794,890*	*92*
1. Schienenunterlagen (Schwellen der Geleise u. der Weichen etc.)	226,869	82	—	—	—	—	226,869	82
2. Schienen und deren Befestigungsmittel	422,150	49	—	—	—	—	422,150	49
3. Weichen, Drehscheiben und Schiebebühnen (auch Geleisekreuzungen u. Geleiseabschlüsse, sowie die Fundamente)	94,317	44	—	—	—	—	94,317	44
4. Legen des Oberbaues	46,352	97	—	—	—	—	46,352	97
5. Verschiedenes	5,200	20	—	—	—	—	5,200	20

	Stand am 31. Dez. 1928		Ausgaben im Jahr 1929		Rückerstattungen im Jahr 1929		Stand am 31. Dez. 1929	
d. Hochbau und mechanische Einrichtungen . .	*335,477*	*89*	—	—	—	—	*335,477*	*89*
1. Verwaltungsgebäude und Wohnhäuser . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Gebäude für den allgemeinen Betriebsdienst .	282,103	94	-	—	—	—	282,103	94
3. Beleuchtungsanlagen im Freien	8,325	62	—	—	—	—	8,325	62
4. Wasserversorgung und Reinigungsanlagen im Freien	37,001	80	—	—	—	—	37,001	80
5. Hebekrahnen, Brückenwagen und Ladeprofil der Stationen	7,758	98	—	—	—	—	7,758	98
6. Maschinen und mechanische Einrichtungen der Werkstätten (ausgeschlossen die Werkstätten als Hilfsbetriebe)	—	—	—	—	—	—	—	—
7. Verschiedenes	287	55	—	—	—	—	287	55
e. Einrichtungen für die elektr. Zugsförderung .	*448,068*	*57*	—	—	—	—	*448,068*	*57*
1. Gebäude für den elektrischen Betrieb	25,297	45	—	—	—	—	25,297	45
2. Ausrüstung der Unterwerke und Schaltposten	39,468	40	—	—	—	—	39,468	40
3. Leitungen über dem Bahnkörper	365,693	39	—	—	—	—	365,693	39
4. Kontaktschiene	—	—	—	—	—	—	—	—
5. Schienenverbinder	—	—	—	—	—	—	—	—
6. Speise-, Rück- und Uebertragungsleitungen .	—	—	—	—	—	—	—	—
7. Kosten des Probebetriebes und Verschiedenes	17,609	33	—	—	—	—	17,609	33
f. Telegraph, Signale und Sicherungsanlagen . .	*167,006*	*34*	—	—	—	—	*167,006*	*34*
1. Telegraphen- und Telephonleitungen	43,874	46	—	—	—	—	43,874	46
2. Signal- und Sicherungsanlagen	84,792	54	—	—	—	—	84,792	54
3. Orientierungs- und Ordnungszeichen	5,033	20	—	—	—	—	5,033	20
4. Einfriedigung und Wegschranken	32,691	94	—	—	—	—	32,691	94
5. Verschiedenes	614	20	—	—	—	—	614	20
III. Rollmaterial	**621,688**	**77**	**24,525**	**40**	**11,975**	—	**634,239**	**17**
1. Dampf-Lokomotiven und Tender	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Elektrische Lokomotiven	—	—	—	—	—	—	—	—
3. Motor-Personenwagen	298,314	14	—	—	—	—	298,314	14
4. Personenwagen	190,550	68	20,776	40	10,605	—	200,722	08
5. Gepäckwagen	18,223	95	3,749	—	1,370	—	20,602	95
6. Güterwagen	110,900	—	—	—	—	—	110,900	—
7. Dienstwagen (auch Heizwagen)	3,700	—	—	—	—	—	3,700	—
IV. Mobiliar und Gerätschaften . .	**50,233**	**68**	**347**	—	*** 1,257**	**55**	**49,323**	**13**
1. Für die allgemeine Verwaltung	227	50	—	—	—	—	227	50
2. Für den Unterhalt u. die Bewachung der Bahn	11,191	92	—	—	—	—	11,191	92
3. Für den Stationsdienst u. die Zugsbegleitung	19,019	47	57	—	—	—	19,076	47
4. Für den Fahr- und Werkstättedienst	19,794	79	290	—	* 1,257	55	18,827	24
V. Hilfsbetriebe	**788,962**	**53**	**2,194** *** 1,257**	**30** **55**	—	—	**792,414**	**38**
Werkstätte Bönigen: feste Einrichtungen . . .	724,638	59	—	—	—	—	724,638	59
Mobiliar und Gerätschaften	64,323	94	2,194 * 1,257	30 55	—	—	67,775	79
Gesamt-Total	**6,821,037**	**49**	**43,309** *** 1,257**	**25** **55**	**22,502** *** 1,257**	**75** **55**	**6,841,843**	**99**

* Uebertrag innerhalb der Rubriken der Baurechnung.

A³. Baurechnung für die Linie Scherzligen-Bönigen 1929.

	Stand am 31. Dez. 1928		Ausgaben im Jahr 1929		Rückerstattungen im Jahr 1929		Stand am 31. Dez. 1929	
I. Allgemeine Kosten	**1,436,037**	**71**	**295**	**10**	**65**	—	**1,436,267**	**81**
a. Verwaltung und Bauleitung	752,990	66	295	10	65	—	753,220	76
b. Verzinsung des Baukapitals	683,047	05	—	—	—	—	683,047	05
II. Bahnanlage und feste Einrichtungen	**16,419,042**	**41**	**32,522**	**50**	**3,009**	**30**	**16,448,555**	**61**
a. Erwerb von Grund und Rechten	2,122,069	69	—	—	80	—	2,121,989	69
b. Unterbau	6,439,383	07	6,759	—	320	—	6,445,822	07
c. Oberbau	2,482,109	54	9,056	45	1,942	35	2,489,223	64
d. Hochbau und mechanische Einrichtungen	2,195,463	01	5,420	25	566	95	2,200,316	31
e. Einrichtungen für die elektr. Zugsförderung	1,927,074	46	5,403	60	—	—	1,932,478	06
f. Telegraph, Signale und Sicherungsanlagen	1,252,942	64	5,883	20	100	—	1,258,725	84
III. Rollmaterial	**4,214,363**	**72**	**59,111**	**50**	**4,880**	**70**	**4,268,594**	**52**
1. Dampf-Lokomotiven und Tender	514,246	53	—	—	—	—	514,246	53
2. Elektrische Lokomotiven	1,942,800	30	4,806	—	—	—	1,947,606	30
3. Motor-Personenwagen	—	—	—	—	—	—	—	—
4. Personenwagen	1,134,249	84	44,940	50	4,880	70	1,174,309	64
5. Gepäckwagen	156,452	35	9,365	—	—	—	165,817	35
6. Güterwagen	424,804	70	—	—	—	—	424,804	70
7. Dienstwagen	41,810	—	—	—	—	—	41,810	—
IV. Mobiliar und Gerätschaften	**205,492**	**45**	**2,676**	**83**	***5,929** **31**	**25** **60**	**202,208**	**43**
V. Hilfsbetriebe	**819,550**	**42**	***5,929** **3,587**	**25** **25**	—	—	**829,066**	**92**
Werkstätte Spiez: feste Einrichtungen	718,256	17	—	—	—	—	718,256	17
Mobiliar und Gerätschaften	101,294	25	*5,929 3,587	25 25	—	—	110,810	75
Gesamt-Total	**23,094,486**	**71**	**98,193** ***5,929**	**18** **25**	**7,986** ***5,929**	**60** **25**	**23,184,693**	**29**

* Uebertrag innerhalb der Rubriken der Baurechnung.

A[4]. Baurechnung für die Linie Münster-Lengnau 1929.

	Stand am 31. Dez. 1928		Ausgaben im Jahr 1929		Rückerstattungen im Jahr 1929		Stand am 31. Dez. 1929	
I. Allgemeine Kosten	**1,377,507**	**39**	**67**	**90**	—	—	**1,377,575**	**29**
a. Verwaltung und Bauleitung	*748,863*	*40*	*67*	*90*	—	—	*748,931*	*30*
1. Gehalte, Taggelder und Reiseauslagen	651,879	72	67	90	—	—	651,947	62
2. Bureau- und Materialkosten	42,046	33	—	—	—	—	42,046	33
3. Mobiliar, Instrumente und Messgeräte	5,194	68	—	—	—	—	5,194	68
4. Miete und Unterhalt der Lokale	11,420	09	—	—	—	—	11,420	09
5. Allgemeine Rechtskosten und Gutachten	27,806	90	—	—	—	—	27,806	90
6. Verschiedenes	10,515	68	—	—	—	—	10,515	68
b. Verzinsung des Baukapitals	*628,643*	*99*	—	—	—	—	*628,643*	*99*
1. Aktienzinse	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Obligationenzinse	609,290	84	—	—	—	—	609,290	84
3. Sonstige Zinse und Unkosten	19,353	15	—	—	—	—	19,353	15
II. Bahnanlage und feste Einrichtungen	**23,978,652**	**15**	**2,077**	**03**	**382**	**05**	**23,980,347**	**13**
a. Erwerb von Grund und Rechten	*1,203,538*	*36*	—	—	*330*	—	*1,203,208*	*36*
1. Gehalte, Reise-, Schätzungs- u. Gerichtskosten	103,186	28	—	—	30	—	103,156	28
2. Entschädigungen aller Art	1,090,369	18	—	—	300	—	1,090,069	18
3. Katasterpläne und Vermarkung	8,308	65	—	—	—	—	8,308	65
4. Verschiedenes	1,674	25	—	—	—	—	1,674	25
b. Unterbau	*21,188,722*	*60*	—	—	—	—	*21,188,722*	*60*
1. Erdarbeiten, Mauern, Anpflanzungen, Entwässerungen etc.	1,197,892	—	—	—	—	—	1,197,892	—
2. Tunnels und Galerien	17,846,904	69	—	—	—	—	17,846,904	69
3. Brücken, Viadukte und Durchlässe	1,088,669	05	—	—	—	—	1,088,669	05
4. Bettung und Beschotterung der Geleise	178,977	46	—	—	—	—	178,977	46
5. Einbettung von Strassen, Wegen u. Vorplätzen	109,656	45	—	—	—	—	109,656	45
6. Fluss- und Uferbauten und Bergverbauungen	76,040	05	—	—	—	—	76,040	05
7. Verschiedenes	690,582	90	—	—	—	—	690,582	90
c. Oberbau	*675,619*	*65*	—	—	—	—	*675,619*	*65*
1. Schienenunterlagen (Schwellen der Geleise u. der Weichen etc.)	222,637	36	—	—	—	—	222,637	36
2 Schienen und deren Befestigungsmittel	318,675	—	—	—	—	—	318,675	—
3. Weichen, Drehscheiben und Schiebebühnen (auch Geleisekreuzungen u. Geleiseabschlüsse, sowie die Fundamente)	50,205	25	—	—	—	—	50,205	25
4. Legen des Oberbaues	76,885	69	—	—	—	—	76,885	69
5. Verschiedenes	7,216	35	—	—	—	—	7,216	35

	Stand am 31. Dez. 1928		Ausgaben im Jahr 1929		Rückerstattungen im Jahr 1929		Stand am 31. Dez. 1929	
d. Hochbau und mechanische Einrichtungen	*336,160*	*52*	—	—	—	—	*336,160*	*52*
1. Verwaltungsgebäude und Wohnhäuser	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Gebäude für den allgemeinen Betriebsdienst	292,091	46	—	—	—	—	292,091	46
3. Beleuchtungsanlagen im Freien	3,981	35	—	—	—	—	3,981	35
4. Wasserversorgung und Reinigungsanlagen im Freien	11,711	01	—	—	—	—	11,711	01
5. Hebekranen, Brückenwagen u. Ladeprofile der Stationen	20,550	30	—	—	—	—	20,550	30
6. Maschinen und mechanische Einrichtungen der Werkstätten (ausgeschlossen die Werkstätten als Hilfsbetriebe)	—	—	—	—	—	—	—	—
7. Verschiedenes	7,826	40	—	—	—	—	7,826	40
e. Einrichtungen für die elektr. Zugsförderung	*254,695*	*80*	—	—	—	—	*254,695*	*80*
1. Gebäude für den elektrischen Betrieb	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Ausrüstung der Unterwerke und Schaltposten	5,700	—	—	—	—	—	5,700	—
3. Leitungen über dem Bahnkörper	244,525	80	—	—	—	—	244,525	80
4. Kontaktschiene	—	—	—	—	—	—	—	—
5. Schienenverbinder	4,470	—	—	—	—	—	4,470	—
6. Speise-, Rück- und Uebertragungsleitungen	—	—	—	—	—	—	—	—
7. Kosten des Probebetriebes und Verschiedenes	—	—	—	—	—	—	—	—
f. Telegraph, Signale und Sicherungsanlagen	*319,915*	*22*	*2,077*	*03*	*52*	*05*	*321,940*	*20*
1. Telegraphen- und Telephonleitungen	80,297	60	—	—	—	—	80,297	60
2. Signal- und Sicherungsanlagen	214,788	72	2,077	03	52	05	216,813	70
3. Orientierungs- und Ordnungszeichen	1,969	35	—	—	—	—	1,969	35
4. Einfriedigung und Wegschranken	20,759	55	—	—	—	—	20,759	55
5. Verschiedenes	2,100	—	—	—	—	—	2,100	—
III. Rollmaterial	**7,890**	—	—	—	—	—	**7,890**	—
1. Dampf-Lokomotiven und Tender	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Elektrische Lokomotiven	—	—	—	—	—	—	—	—
3. Motor-Personenwagen	—	—	—	—	—	—	—	—
4. Personenwagen	—	—	—	—	—	—	—	—
5. Gepäckwagen	—	—	—	—	—	—	—	—
6. Güterwagen	—	—	—	—	—	—	—	—
7. Dienstwagen (auch Heizwagen)	7,890	—	—	—	—	—	7,890	—
IV. Mobiliar und Gerätschaften	**33,856**	**65**	**134**	**60**	—	—	**33,991**	**25**
1. Für die allgemeine Verwaltung	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Für den Unterhalt u. die Bewachung der Bahn	26,909	50	85	90	—	—	26,995	40
3. Für den Stationsdienst u. die Zugsbegleitung	6,947	15	48	70	—	—	6,995	85
4. Für den Fahr- und Werkstättedienst	—	—	—	—	—	—	—	—

	Stand am 31. Dez. 1928		Ausgaben im Jahr 1929		Rückerstattungen im Jahr 1929		Stand am 31. Dez. 1929	
V. Hilfsbetriebe: Kraftwerk Grenchen	**245,947**	**70**	**562**	**50**	—	—	**246,510**	**20**
I. Allgemeine Kosten	**10,000**	—	—	—	—	—	**10,000**	—
a. Verwaltung und Bauleitung	10,000	—	—	—	—	—	10,000	—
b. Verzinsung des Baukapitals	—	—	—	—	—	—	—	—
II. Anlage des Werkes	**234,901**	**45**	**562**	**50**	—	—	**235,463**	**95**
a. Erwerb von Grund und Rechten	*5,706*	*80*	—	—	—	—	*5,706*	*80*
1. Gehalte-, Reise-, Schätzungs- u. Gerichtskosten	644	10	—	—	—	—	644	10
2. Konzessionen und Rechte	884	60	—	—	—	—	884	60
3. Aenderungen an Nachbaranlagen, Schutzbauten in fremdem Gebiet	—	—	—	—	—	—	—	—
4. Grundstücke, Anlagen, Pflanzungen	4,178	10	—	—	—	—	4,178	10
b. Strassen, Brücken, Verbauungen auf eigenem Gebiet	*1,312*	—	—	—	—	—	*1,312*	—
c. Wasserleitungsanlagen (Staudämme, Wasserfassungen, Kanäle und Stollen, Druckleitungen [bis zum Abschluss vor den Turbinen], Schleusen, Fallen und mechanischen Betätigungsvorrichtungen)	*161,589*	*55*	—	—	—	—	*161,589*	*55*
d. Gebäude für den Betrieb (Maschinenhäuser, Wärterhäuser, Verwaltungsgebäude) *samt fester Ausstattung*	*22,636*	*95*	*562*	*50*	—	—	*23,199*	*45*
e. Wasserturbinen samt Zubehör	*9,483*	*10*	—	—	—	—	*9,483*	*10*
f. Andere Kraftmaschinen samt Zubehör	—	—	—	—	—	—	—	—
g. Elektrische Maschinen, Umformer und Kraftspeicher	*18,346*	*20*	—	—	—	—	*18,346*	*20*
h. Apparate und innere Leitungsanlage (samt elektrischer Beleuchtung und Werkstättenantrieb)	*15,694*	*75*	—	—	—	—	*15,694*	*75*
i. Verschiedenes	*132*	*10*	—	—	—	—	*132*	*10*
III. Mobiliar und Gerätschaften	**1,046**	**25**	—	—	—	—	**1,046**	**25**
Gesamt-Total	**25,643,853**	**89**	**2,842**	**03**	**382**	**05**	**25,646,313**	**87**

B. Betriebsrechnung der Bahn 1929.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Betriebseinnahmen.						
I. Aus dem Personenverkehr . . .			4,630,262	80		
II. Aus dem Gepäck-, Tier- und Güterverkehr.						
1. Vom Gepäck	343,915	31				
2. Von Tieren	190,091	77				
3. Von Gütern	6,284,066	44	6,818,073	52		
III. Aus dem Postverkehr.						
1. Für Poststücke über 5 kg	294,675	70				
2. Zuschuss für Poststücke, Personal und Postwagen	—	—				
3. Für besondere Dienstleistungen	—	—	294,675	70	11,743,012	02
IV. Verschiedene Einnahmen.						
A. Pacht- und Mietzinse.						
1. Für Bahnhöfe und Bahnstrecken	1,995	60				
2. Für Rollmaterial	190,279	87				
3. Für Gebäude, Lokale, Grundstücke u. dgl. . .	161,490	20	353,765	67		
B. Rohertrag von Hilfsbetrieben. (Werkstätten Spiez und Bönigen)			146,764	05		
C. Verschiedenes			11,054	67	511,584	39
Total der Betriebseinnahmen					12,254,596	41

Betriebsausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Allgemeine Verwaltung.						
A. Personalkosten.						
1. *a.* Verwaltungsbehörden (Aktionärversammlung, Rechnungsrevisoren, Verwaltungsrat, Direktion) . . . . Fr. 18,471. 45						
b. Betriebsleitung . . . . » 17,304. 65	35,776	10				
2. Sekretariat, Kanzlei und Nebendienste	30,622	95				
3. Buchhaltung und Hauptkasse	32,005	15				
4. Einnahmenkontrolle und statistisches Bureau . .	133,157	29				
5. Tarif- und Frachtreklamationsbureau	68,905	20				
6. Telegraphisten der Zentralverwaltung	7,033	90				
7. Abwartpersonal der Zentralverwaltung	14,801	35	322,301	94		
B. Nebenkosten.						
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Porti etc. . . .	31,920	24				
2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Diensträume	6,203	45				
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	1,368	—				
4. Verschiedenes	13,319	82	52,811	51	375,113	45
II. Unterhalt und Bewachung der Bahn.						
A. Personalkosten.						
1. Bahningenieure und deren Hilfspersonal . . .	64,516	75				
2. Bahnmeister und Gehilfen	45,087	85				
3. Bahnwärter, Schrankenwärter und Stellvertreter . .	115,229	35				
4. Wärtervorstände und Weichenwärter	23,464	95				
	248,298	90				
Gemeinschaftskosten Thun, Brig, Münster und Lengnau	4,338	82	252,637	72		
B. Nebenkosten.						
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Porti etc. . . .	4,472	14				
2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Diensträume	1,242	65				
3. Beleuchtung der Bahn	2,828	10				
4. Ergänzung und Unterhalt des Inventars (wovon Fr. 678. 20 zu Lasten des Erneuerungsfonds) . .	10,585	85				
5. Verschiedenes	13,323	40				
	32,452	14				
Gemeinschaftskosten Thun, Interlaken-Ost, Brig, Münster und Lengnau	1,523	78	33,975	92		
C. Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen.						
a. Unterhalt der Bahnanlagen.						
1. Unterbau	166,780	45				
2. Oberbau	187,440	28				
3. Hochbau und mechanische Einrichtungen . . .	53,575	85				
4. Telegraph, Signale und Sicherungsanlagen . . .	56,314	85				
5. Räumung der Bahn von Schnee und Eis . . .	8,175	85				
Uebertrag	472,287	28	286,613	64	375,113	45

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Uebertrag	472,287	28	286,613	64	375,113	45
b. Erneuerung des Oberbaues:						
1. Schwellen und Brückenhölzer . . Fr. 25,322. 85						
2. Schienen und deren Befestigungsmittel . . . . » 56,875. 85						
3. Weichen und deren Bestandteile . » 3,763. 20						
Fr. 85,961. 90						
Hievon:						
Zu Lasten des Erneuerungsfonds . Fr. 77,867. 55						
Zu Lasten der Betriebsrechnung . » 8,094. 35	85,961	90				
Gemeinschaftskosten Thun, Interlaken-Ost, Brig, Münster und Lengnau	100,397	45	658,646	63	945,260	27
III. Stationsdienst und Zugsbegleitung.						
A. Personalkosten.						
1. Leitung des Stations- und Zugsdienstes	79,481	95				
2. Bahnhof- und Stationspersonal	829,907	03				
3. Zugsbegleitungspersonal	649,890	47				
	1,559,279	45				
Gemeinschaftskosten Thun, Interlaken-Ost, Brig, Münster und Lengnau	419,368	03	1,978,647	48		
B. Nebenkosten.						
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Porti etc. . . .	44,507	99				
2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Diensträume, Beleuchtung der Bahnhöfe und Stationen .	59,806	20				
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars (wovon Fr. 2,875. 35 zu Lasten des Erneuerungsfonds). .	11,752	59				
4. Verbrauchsmaterialien für den Stationsdienst und Verschiedenes	6,125	03				
	122,191	81				
Gemeinschaftskosten Thun, Interlaken-Ost, Brig, Münster und Lengnau	20,722	49	142,914	30	2,121,561	78
IV. Fahr- und Werkstättedienst.						
A. Personalkosten.						
1. Leitung des Fahr- und Werkstättedienstes . . .	41,771	20				
2. Fahrpersonal	642,885	29				
3. Personal für Ausrüstung und Reinigung des Fahrmaterials	150,780	10				
4. Personal der Unterwerke und Schaltposten . . .	11,816	35				
	847,252	94				
Gemeinschaftskosten Thun, Brig, Münster und Lengnau	75,419	17	922,672	11		
Uebertrag			922,672	11	3,441,935	50

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Uebertrag			922,672	11	3,441,935	50
B. Nebenkosten.						
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Porti etc. . .	4,054	10				
2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Diensträume	6,279	70				
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars (wovon Fr. 146. 35 zu Lasten des Erneuerungsfonds) . .	4,134	40				
4. Verschiedenes	90	30				
	14,558	50				
Gemeinschaftskosten Thun und Brig	463	24	15,021	74		
C. Material- und Kraftverbrauch des Rollmaterials.						
1. Brennmaterial	42,076	05				
2. Elektrische Kraft	931,521	75				
3. Schmiermaterial	14,265	15				
4. Beleuchtungsmaterial	43,305	22				
5. Reinigungs- und Desinfektionsmaterial, Wasser, Streusand und Verschiedenes	6,449	83				
	1,037,618	—				
Gemeinschaftskosten Thun, Brig, Münster und Lengnau	51,882	39	1,089,500	39		
D. Unterhalt und Erneuerung der mechanischen und elektrischen Einrichtungen.						
1. Maschinen und mechanische Einrichtungen der Werkstätten	—	—				
2. Gebäude für den elektrischen Betrieb	103	85				
3. Ausrüstung der Unterwerke und Schaltposten . .	11,466	75				
4. Stromleitungsanlagen (wovon Fr. 7,763. 70 zu Lasten des Erneuerungsfonds)	127,859	15				
	139,429	75				
Gemeinschaftskosten Thun, Brig und Interlaken-Ost .	—	—	139,429	75		
E. Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials.						
1. Dampflokomotiven und Tender	46,960	75				
2. Elektrische Lokomotiven (wovon Fr. 4,624. — zu Lasten des Erneuerungsfonds)	616,310	25				
3. Motor-Personenwagen	123,046	40				
4. Personenwagen	231,515	84				
5. Gepäckwagen	31,801	50				
6. Güterwagen	110,329	70				
7. Dienstwagen (auch Heizwagen)	18,563	25				
	1,178,527	69				
Gemeinschaftskosten Thun und Brig	13,273	47	1,191,801	16	3,358,425	15
Uebertrag					6,800,360	65

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Uebertrag					6,800,360	65
V. Verschiedene Ausgaben.						
A. Pacht- und Mietzinse.						
1. Für Bahnhöfe und Bahnstrecken	—	–				
2. Für Rollmaterial	287,818	76				
3. Für sonstige Objekte	18,544	55				
	306,363	31				
Gemeinschaftskosten Thun, Brig, Münster und Lengnau	130,189	65	436,552	96		
B. Verlust auf Hilfsbetrieben (Materialverwaltung)			16,834	55		
C. Sonstige Ausgaben.						
1. Gerichts- und Prozesskosten	225	–				
2. Feuerversicherungen und Entschädigungen . . .	17,935	04				
3. Unfallversicherungen und Entschädigungen . . .	136,834	24				
4. Andere Versicherungen und Transportentschädigungen	7,563	49				
5. Transportkosten infolge von Bahnunterbrechungen .	—					
6. Steuern und Abgaben	67,211	92				
7. Beiträge an Hilfskassen und Wohlfahrtseinrichtungen, Pensionen, Unterstützungen und Geschenke . .	280,026	44				
8. Reklame, Propaganda und Verschiedenes . . .	204,661	93				
	714,458	06				
Gemeinschaftskosten Thun, Interlaken-Ost, Brig, Münster und Lengnau	64,565	31	779,023	37	1,232,410	88
Total der Betriebsausgaben					8,032,771	53

Rechnungs-Abschluss.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Total der Betriebseinnahmen			12,254,596	41	12,254,596	41
Total der Betriebsausgaben mit Erneuerungskosten (Fr. 94,205.15)			8,032,771	53	—	—
Total der Betriebsausgaben ohne Erneuerungskosten			—	—	7,938,566	38
Ueberschuss der Einnahmen			4,221,824	88	4,316,030	03

C. Gewinn- und Verlustrechnung

Einnahmen.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1. Ueberschuss der Betriebseinnahmen,				
Erneuerungskosten eingerechnet	4,221,824	88		
Zuschüsse aus den Erneuerungsfonds B.L.S. (Fr. 84,949.30) und M. L. (Fr. 9,255.85)	94,205	15		
Reiner Ueberschuss der Betriebseinnahmen			4,316,030	03
2. Ertrag der Wertbestände und Guthaben . . . . . (davon Ertrag der Wertschriften Fr. 5,529. 20)			45,010	42
3. Rohertrag der Nebengeschäfte:				
Ueberschuss der Betriebseinnahmen der Dampfschiffahrt Thuner- und Brienzersee			81,804	56
4. Zuschüsse aus den Spezialfonds			—	—
5. Nachforderung an S. B. B. pro 1928 aus der Neuregelung der Konkurrenzverhältnisse im Güterverkehr S.B.B.-B.L.S./M.L.			500.004	—
			4,942,849	01

für das Jahr 1929.

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1. Verzinsung der festen Anleihen:				
5 % Anleihen I. Rang Scherzligen-Bönigen (Elektrifikation)	212,463	95		
5¾ % Pfandbriefe auf dem Verwaltungsgebäude . . .	46,000	—		
5—4 % Anleihen I. Rang Frutigen-Brig	1,156,400	—		
5—4 % » I. Rang Münster-Lengnau	905,145	—		
5—4 % » I. Rang Spiez-Frutigen	32,860	—		
4 % » I. Rang Scherzligen-Bönigen	192,000	—		
4½ % » II. Rang Scherzligen-Bönigen	585,000	—		
4½ % » II. Rang Spiez-Frutigen	99,000	—		
4 % » II. Rang Frutigen-Brig, Zinsquote pro 1929 ca. 1,877 %	788,274	68		
5—4¼—4 % Anleihen I. Rang Dampfschiffunternehmen Thuner- und Brienzersee 1891/93	34,660	—		
Anleihen I. Rang Dampfschiffunternehmen Thuner- und Brienzersee von 1928, Zins variabel, max. 5 % . . .	—	—	4,051,803	63
2. Verzinsung der schwebenden Schulden			—	—
3. Finanzunkosten, Kursverluste, Gebühren etc. . . .			8,886	33
4. Tilgungen und Abschreibungen:				
Rückzahlung von Schuldkapital, Elektrifikationsanleihen, an Schweizerische Eidgenossenschaft	31,114	85		
an Kanton Bern	30,621	20	61,736	05
5. Einlagen in die Spezialfonds:				
a. Einlage in den Erneuerungsfonds Scherzligen-Bönigen und Spiez-Brig	477,363	80		
b. Einlage in den Erneuerungsfonds Münster-Lengnau . .	20,332	40		
c. Einlage in die Erneuerungsfonds für die Werkstätten .	37,942	35		
d. Einlage in den Erneuerungsfonds für das Kraft- und Pumpwerk Grenchen	1,114	25		
e. Einlage in den Erneuerungsfonds für den Dampfschiffbetrieb	50,000	—		
f. Einlage in den Uferschutz- und Schwellenfonds . . .	6,000	—	592,752	80
6. Sonstige Ausgaben:				
Ausgabenüberschuss der Rechnung des Kraft- und Pumpwerkes Grenchen (Pumpen des Wassers für die Gemeinde Grenchen)			25,474	42
7. Rückbuchung der Entnahme aus der Spezialreserve aus getilgtem Aktienkapital per 31. Dezember 1928			202,195	78
			4,942,849	01

D. Bilanz auf

Aktiven.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1. Baukonto der Bahn:				
a. Baukonto Frutigen-Brig . . . Fr. 135,979,127. 08				
abzüglich Bundessubvention . » 6,000,000. —	129,979,127	08		
b. Baukonto Spiez-Frutigen	6,841,843	99		
c. Baukonto Scherzligen-Bönigen	23,184,693	29		
d. Baukonto Münster-Lengnau	25,646,313	87	185,651,978	23
2. Unvollendete Bauobjekte			52,148	70
3. Verwendungen auf Nebengeschäfte:				
Dampfschiffahrt Thuner- und Brienzersee	3,812,458	62		
Schiffshafen Thun	1,091,453	19	4,903,911	81
4. Verwaltungsgebäude			798,847	85
5. Wertbestände und Guthaben:				
a. Kasse, Postcheck- und Bankguthaben	8,195,340	71		
b. Wertschriften	161,684	—		
c. Verschiedene Schuldner	2,810,986	76		
d. Transitorische Aktiven	564,149	51	6,732,160	98
e. Kautionsdepots . . . . Fr. 361,529. 20				
6. Entbehrliche Liegenschaften			72,402	20
7. Materialvorräte und Ersatzstücke			2,310,270	18
8. Verschiedenes:				
Zu tilgende Zinsgarantieleistungen des Kantons Bern auf dem Obligationenanleihen Frutigen-Brig II. Rang . .			10,830,860	12
			211,352,580	07

31. Dezember 1929.

Passiven.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1. Gesellschaftskapital:				
a. 30,138 Prioritätsaktien I. Ranges à Fr. 500.— Fr. 15,069,000.—				
4,185 Genussscheine à » 100.— » 418,500.—	15,487,500	—		
b. 76,640 Prioritätsaktien II. Ranges à Fr. 400.— . .	30,656,000	—		
c. 54,560 Stammaktien à Fr. 250.—	13,640,000	—	59,783,500	—
2. Feste Anleihen:				
a. 5 % Anleihen I. Rang Scherzligen-Bönigen vom 1. Januar 1923 (Elektrifikation) ursprünglich Fr. 4,570,000.—	4,195,226	—		
b. 4—5 % Anleihen I. Rang Frutigen-Brig vom 1. November 1906: à 5 % Fr. 510,000.—				
à 4 % » 28,272,500.—	28,782,500	—		
c. 4—5 % Anleihen I. Rang Münster-Lengnau vom 2. Dezember 1911: à 5 % Fr. 48,500.—				
à 4 % » 22,568,000.—	22,616,500	—		
d. 4—5 % Anleihen I. Rang Spiez-Frutigen v. 1. Mai 1901 à 5 % Fr. 86,000.—				
à 4 % » 714,000.—	800,000	—		
e. 4 % Anleihen I. Rang Scherzligen-Bönigen v. 1. Jan. 1901	4,800,000	—		
f. 4 % Anleihen II. Rang Frutigen-Brig vom 10. Juli 1912	42,000,000	—		
g. 4½ % Anleihen II. Rang Scherzligen-Bönigen vom 1. Okt. 1913	13,000,000	—		
h. 4½ % Anleihen II. Rang Spiez-Frutigen v. 1. Febr. 1915	2,200,000	—		
i. 5–4¼–4 % Anleihen Dampfschiffunternehmen Thuner- u. Brienzersee vom 1. Oktober 1891/1. April 1893: à 5 % Fr. 393,000.—				
à 4¼ % » 340,000.—				
à 4 % » 14,000.—	747,000	—		
k. Anleihen Dampfschiffunternehmen Thuner- und Brienzersee vom 1. Januar 1928, Zins variabel, max. 5 % . .	666,625	—	119,807,851	—
3. Grundpfändlich versicherte Schulden:				
Pfandbriefe auf dem Verwaltungsgebäude Genfergasse .			800,000	—
4. Getilgtes Schuldkapital			324,044	40
5. Subventionen:				
Bundessubvention à fonds perdu: p. mem. Fr. 6,000,000.—				
6. Schwebende Schulden:				
a. Verfallene Titel und Coupons	580,206	45		
b. Nicht verfallene Ratenzinse	649,363	33		
c. Guthaben der Unterstützungskassen	9,593	20		
d. Verschiedene Gläubiger	5,055,843	35		
e. Transitorische Passiven	10,824	—	6,305,830	33
f. Kautionsdeponenten . . . . . . Fr. 361,529. 20				
7. Spezialfonds:				
1. *a.* Erneuerungsfonds Scherzligen-Bönigen und Spiez-Brig	6,818,260	21		
b. » Münster-Lengnau	206,937	28		
c. » für die Werkstätten	262,086	31		
d. » für d. Kraft- u. Pumpwerk Grenchen	25,629	34		
e. » für den Dampfschiffbetrieb . .	1,676,258	03		
2. *a.* Uferschutz- und Schwellenfonds	153,520	—		
b. Spezialreserve aus getilgtem Aktienkapital . . .	4,357,803	05	13,500,494	22
8. Verschiedenes: Zinsgarantie-Regress des Kantons Bern für d. Verzinsung d. Obligationenanleih. Frutigen-Brig II. Rang			10,830,860	12
			211,352,580	07

E. Spezial-

1. Erneue-

a. Erneuerungsfonds Scherzligen-Bönigen und Spiez-Brig.	Oberbau Fr.	Cts.
Einnahmen.		
Soll-Bestand auf 1. Januar 1929	1,830,180	19
Einlagen pro 1929:		
a. Oberbau . . . . 2,30 % auf Fr. 8,235,081. —	189,406	90
b. Einrichtungen für die elektrische Zugsförderung . . . . 1,50 % » » 4,100,097. —		
c. Rollmaterial:		
Dampf-Lokomotiven . . . . . . 2,10 % » » 514,247. —		
Elektrische Lokomotiven. . . . 1,85 % » » 5,276,473. —		
Motor-Personenwagen . . . . . 1,85 % » » †) 1,192,445. —		
Personenwagen . . . . 1,75 % » » 3,171,066. —		
Lastwagen . . . . 1,60 % » » 1,812,380. —		
d. Mobiliar und Gerätschaften . . . 2,50 % » » 548,786. — (Fr. 553,828. — abzüglich Fr. 5,042. —. Uebertrag auf E.-F. der Werkstätten: Mobiliar und Gerätschaften der Werkstätte Brig.)		
	2,019,587	09
Ausgaben.		
Entnahmen pro 1929:		
a. für Erneuerung des Oberbaues:		
Materialkosten . . . . Fr. 84,292. 45		
Arbeitslöhne 10 % . . . . » 8,429. 25		
Fr. 92,721. 70		
Abzüglich Altmaterialwerte . . . . » 15,943. 40		
Fr. 76,778. 30		
Hiervon zu Lasten des Erneuerungsfonds	68,774	15
b. für Erneuerung der Einrichtungen für die elektrische Zugsförderung		
c. für Erneuerung des Rollmaterials		
d. für Mobiliar und Gerätschaften:		
Rubr. I B 3 . . . . Fr. 250. —		
» II B 4 . . . . » 515. 75		
» III B 3 . . . . » 2875. 35		
» IV B 3 . . . . » 146. 35		
» IV D 4 . . . . » 629. 60		
e. Uebertrag auf Erneuerungsfonds der Werkstätten der Einlagen auf dem Werte des Oberbaues der Werkstätteanlagen Spiez	23,275	75
Soll-Bestand auf 31. Dezember 1929	1,927,537	19

†) Inkl. Fr. 287,396. — für Motor-Personenwagen CFe 4/5 Nr. 786 ab 2. Juni 1929.

*) Elektr. Lokomotiven Be 5/7 Nrn. 151, 152, 155 und 157.

rechnungen 1929.

rungsfonds.

Einrichtungen für die elektrische Zugsförderung		Rollmaterial		Mobiliar und Gerätschaften		TOTAL	
Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
787,454	55	3,618,379	21	213,107	51	6,449,121	46
						189,406	90
61,501	45					61,501	45
		10,799	20				
		97,614	75				
		19,830	10				
		55,493	65				
		28,998	10			212,735	80
				13,719	65	13,719	65
						477,363	80
848,956	—	3,831,115	01	226,827	16	6,926,485	26
						68,774	15
7,134	10					7,134	10
		4,624	—*)			4,624	—
				4,417	05	4,417	05
						84,949	30
						23,275	75
841,821	90	3,826,491	01	222,410	11	6,818,260	21

b. Erneuerungsfonds Münster-Lengnau.

	Oberbau Fr.	Cts.
Einnahmen.		
Soll-Bestand auf 1. Januar 1929	184,367	58
Einlagen pro 1929:		
a. Oberbau . . . 2,30 % auf Fr. 675,620. —	15,539	30
b. Einrichtungen für die elektr. Zugsförderung 1,50 % » » 254,696. —		
c. Rollmaterial: Lastwagen . . . 1,60 % » » 7,890. —		
d. Mobiliar und Gerätschaften . . . 2,50 % » » 33,857. —		
	199,906	88
Ausgaben.		
Entnahme pro 1929:		
a. für Erneuerung des Oberbaues:		
Materialkosten . . . Fr. 10,343. 75		
Arbeitslöhne 10 % . . . » 1,034. 35		
Fr. 11,378. 10		
Abzüglich Altmaterialwerte . . . » 2,194. 50		
Fr. 9,183. 60		
Hiervon zu Lasten des Erneuerungsfonds . . .	9,093	40
b. für Erneuerung der Einrichtungen für die elektrische Zugsförderung		
c. für Erneuerung des Rollmaterials . . .		
d. für Mobiliar und Gerätschaften:		
Rubr. II B 4 . . . Fr. 162. 45		
» III B 3 . . . » —. —		
Soll-Bestand auf 31. Dezember 1929	190,813	48

c. Ordentlicher Erneuerungsfonds für die Werkstätten.

	Oberbau Fr.	Cts.
Einnahmen.		
Soll-Bestand auf 1. Januar 1929	24,305	75
Einlagen pro 1929:		
a. Oberbau . . . 2,30 % auf Fr. 153,673. —	3,534	50
b. Einrichtung für die elektr. Zugsförderung 1,50 % » » 23,078. —		
c. Maschinen u. mechanische Einrichtungen 2,50 % » » 389,369. —		
d. Mobiliar und Gerätschaften . . . 2,50 % » » 170,660. —		
e. Uebertrag ab Erneuerungsfonds Scherzligen-Bönigen und Spiez-Brig der Einlagen auf dem Werte des Oberbaues der Werkstätteanlagen Spiez	23,275	75
	51,116	—
Ausgaben.		
Entnahme pro 1929:		
a. für Erneuerung des Oberbaues:		
Materialkosten . . . Fr. —. —		
Arbeitslöhne 10 % . . . » —. —		
Fr. —. —		
Abzüglich Altmaterialwerte . . . » —. —	—	—
b. für Erneuerung der Einrichtungen für die elektrische Zugsförderung		
c. für Erneuerung der Maschinen und mechanischen Einrichtungen .		
d. für Mobiliar und Gerätschaften . . .		
Soll-Bestand auf 31. Dezember 1929	51,116	—

Einrichtungen für die elektrische Zugsförderung		Rollmaterial		Mobiliar und Gerätschaften		TOTAL	
Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
2,419	60	2,611	85	6,461	70	195,860	73
						15,539	30
3,820	45					3,820	45
		126	25			126	25
				846	40	846	40
						20,332	40
6,240	05	2,738	10	7,308	10	216,193	13
						9,093	40
—	—					—	—
		—	—			—	—
				162	45	162	45
						9,255	85
6,240	05	2,738	10	7,145	65	206,937	28

Einrichtungen für die elektrische Zugsförderung		Maschinen und mechanische Einrichtungen		Mobiliar und Gerätschaften		TOTAL	
Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
2,884	80	115,918	75	57,758	91	200,868	21
						3,534	50
346	15					346	15
		9,734	25			9,734	25
				4,266	50	4,266	50
						17,881	40
						23,275	75
3,230	95	125,653	—	62,025	41	242,025	36
						—	—
—	—					—	—
		—	—			—	—
				—	—	—	—
2,230	95	125,653	—	62,025	41	242,025	36

d. Ausserordentlicher Erneuerungsfonds für die Werkstätten.	Gebäulichkeiten und feste Einrichtungen Fr.	Cts.	Maschinen und mechanische Einrichtungen Fr.	Cts.	Mobiliar und Gerätschaften Fr.	Cts.	TOTAL Fr.	Cts.
Einnahmen.								
Bestand auf 1. Januar 1929	—	—	—	—	—	—	—	—
Einlagen pro 1929:								
a. Gebäulichkeiten und feste Einrichtungen 1,50 % auf Fr. 777,365.—	11,660	50					11,660	50
b. Maschinen u. mechanische Einrichtungen 1,50 % » » 389,369.—			5,840	55			5,840	55
c. Mobiliar und Gerätschaften . . . . 1,50 % » » 170,660.—					2,559	90	2,559	90
	11,660	50	5,840	55	2,559	90	20,060	95
Ausgaben.								
Entnahme pro 1929:								
a. für Gebäulichkeiten und feste Einrichtungen	—	—					—	—
b. für Maschinen und mechanische Einrichtungen			—	—			—	—
c. für Mobiliar und Gerätschaften					—	—	—	—
Bestand auf 31. Dezember 1929	11,660	50	5,840	55	2,559	90	20,060	95

e. Erneuerungsfonds für das Kraft- und Pumpwerk Grenchen.

Einnahmen.	Fr.	Cts.
Soll-Bestand am 1. Januar 1929	24,515	09
Einlage für das Jahr 1929: 2,5 % auf Fr. 44,570	1,114	25
Soll-Bestand am 31. Dezember 1929	25,629	34

f. Erneuerungsfonds für den Dampfschiffbetrieb.

Einnahmen.	Fr.	Cts.
Bestand am 1. Januar 1929	1,626,258	03
Einlage für das Jahr 1929	50,000	—
Bestand am 31. Dezember 1929	1,676,258	03

2. Uebrige Spezialfonds 1929.

a. Uferschutz- und Schwellenfonds.

Einnahmen.

	Fr.	Cts.
Bestand am 1. Januar 1929	147,520	—
Einlage für das Jahr 1929	6,000	—
Bestand am 31. Dezember 1929	153,520	—

b. Spezialreserve aus getilgtem Aktienkapital.

Einnahmen.

	Fr.	Cts.
Bestand am 1. Januar 1929	4,155,607	27
Gutschrift (Rückbuchung) der Entnahme vom 31. Dezember 1928	202,195	78
Bestand am 31. Dezember 1929	4,357,803	05

3. Betriebsrechnung der Materialverwaltung 1929. (Hilfsbetrieb.)

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.				
Zuschläge auf Verbrauchsmaterialien	67,372	87		
Verschiedene Einnahmen: Zinse, Erlöse aus Gebinden, Altmaterial etc.	3,403	65		
Total der Einnahmen			70,776	52
Ausgaben.				
Betriebskosten:				
A. Personal:				
Gehalte, Taglöhne, Leistungen von Betriebsstellen, Reiseentschädigungen, Dienstkleider etc.			76,511	70
B. Nebenkosten:				
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Porti etc. . . .	2,0 54	97		
2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Diensträume	515	15		
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	—	—		
4. Miete und Unterhalt der Diensträume und Magazine .	1,500	—		
5. Unfallversicherungsprämien und Verschiedenes (Beiträge an die Hilfskassen etc.)	7,029	25	11,099	37
Total der Ausgaben			87,611	07
Rechnungsabschluss.				
Total der Einnahmen			70,776	52
Total der Ausgaben			87,611	07
Ueberschuss der Ausgaben (Uebertrag auf Betriebsausgaben, Rubr. V. B)			16,834	55

4. Rechnung der Werkstätten Spiez und Bönigen pro 1929. (Hilfsbetriebe.)

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.				
I. Arbeitsleistungen, inkl. Material:				
a. für die Betriebsstellen, inkl. die mitbetriebenen Linien	1,678,835	45		
b. für die Baurechnung, die Hilfs- und Nebengeschäfte .	146,511	05		
c. für Dritte	16,302	55	1,841,649	05
II. Verkauf von Altmaterial			8,799	30
Total der Einnahmen			1,850,448	35
Ausgaben.				
I. Produktionskosten:				
a. Arbeitslöhne, Reiseentschädigungen, Dienstkleider etc.	896,998	10		
b. Verbrauchsmaterialien und Reservestücke	420,906	55	1,317,904	65
II. Unterhalt und Erneuerung:				
a. Anlagen, Gebäude und feste Einrichtungen . . .	7,785	21		
b. Mechanische Einrichtungen, Werkzeuge und Mobiliar:				
1. Ergänzung und Unterhalt . . . Fr. 38,449. 81				
2. Abschreibung ausrangierter Objekte . » —. —	38,449	81	46,235	02
III. Verschiedene Ausgaben:				
a. Bureau- und Aufsichtspersonal	68,233	99		
b. Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Porti etc. . . .	1,327	77		
c. Beleuchtung, Heizung und Reinigung	35,817	94		
d. Konsummaterialien für den Werkstättebetrieb (Kohlen, Oel, Putzfäden etc.)	20,745	18		
e. Betriebskraft	16,647	73		
f. Unfallentschädigungen und Unfallversicherungsprämien	25,664	37		
g. Verschiedenes (Beiträge an die Hilfskassen, Feuerversicherungen, Modelle etc.)	164,057	25	332,494	23
IV. Kapitalverzinsung:				
a. Verzinsung à 5% der eigenen Bau- und Betriebskapitalien	108,612	75		
b. Entschädigung an die B. N. für Benützung der Werkstätteanlagen in Ausserholligen	6,049	95	114,662	70
V. Einlagen in die Erneuerungsfonds:				
a. Ordentlicher Erneuerungsfonds	17,881	40		
b. Ausserordentlicher Erneuerungsfonds (siehe Aufstellungen pag. 65/66)	20,060	95		
	37,942	35		
c. Entschädigung an die B. N. für ihre Einlagen in den Erneuerungsfonds	1,000	45	38,942	80
Total der Ausgaben			1,850,239	40
Rechnungsabschluss.				
Einnahmen			1,850,448	35
Ausgaben			1,850,239	40
Netto-Ertrag			208	95
zuzüglich: Kapitalverzinsung			108,612	75
Einlagen in die Erneuerungsfonds			37,942	35
Roh-Ertrag (Uebertrag auf Betriebseinnahmen Rubr. IV. B.)			146,764	05

5. Rechnung des Kraft- und Pumpwerkes Grenchen pro 1929. (Hilfsbetrieb.)

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.				
I. Abgabe von Energie an Dritte			2,941	50
II. Verschiedene Einnahmen			—	—
Total der Einnahmen			2,941	50
Ausgaben.				
I. Personal:				
Arbeitslöhne, Reiseentschädigungen, Dienstkleider etc. .			8,428	70
II. Unterhalt und kleiner Ersatz:				
a. Anlagen, Gebäude und feste Einrichtungen . . .	9,290	05		
b. Mechanische und elektrische Einrichtungen, Mobiliar .	821	85	10,111	90
III. Verschiedene Ausgaben:				
a. Bureaukosten, Beleuchtung, Heizung und Reinigung .	30	27		
b. Konsummaterial für den Kraftwerkbetrieb	4,323	75		
c. Energieabgabe durch Dritte	3,690	05		
d. Unfallentschädigungen und Unfallversicherungsprämien	133	85		
e. Verschiedenes (Beiträge an die Hilfskassen etc.) . .	1,697	40	9,875	32
Total der Ausgaben			28,415	92
Rechnungsabschluss.				
Einnahmen			2,941	50
Ausgaben			28,415	92
Ausgaben-Ueberschuss (Uebertrag auf Gewinn- und Verlustrechnung)			25,474	42

6. Dampfschiffbetrieb Thuner- und Brienzersee.

Betriebsrechnung 1929.

	Thunersee		Brienzersee		Beide Seen zusammen		TOTAL	
Einnahmen.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1. Transport-Einnahmen:								
Personentransport	636,066	64	192,541	37	828,608	01		
Gepäcktransport	2,686	40	928	37	3,614	77		
Tier- und Gütertransport	9,811	62	5,754	69	15,566	31		
Posttransport	—	—	4,200	—	4,200	—		
	648,564	66	203,424	43	851,989	09		
2. Verschiedene Einnahmen:								
Pacht- und Mietzinse, Ertrag der Schiffsrestauration etc.	15,750	60	4,935	75	20,686	35		
Gesamt-Einnahmen	664,315	26	208,360	18	872,675	44		
Ausgaben.								
1. Zentralverwaltung:								
a. Besoldungen des Personals					38,024	25		
b. Nebenkosten: Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Inserate etc.					3,521	01	41,545	26
2. Betriebspersonal:								
a. Besoldungen des Fahr- u. Stationspersonals	138,259	60	89,093	15	227,352	75		
b. Uniformierungskosten des Fahr- und Stationspersonals					7,116	90	234,469	65
3. Materialverbrauch für den Schiffsbetrieb:								
a. Brennmaterial	72,152	90	47,845	85	119,998	75		
b. Beleuchtungsmaterial	239	65	159	25	398	90		
c. Schmiermaterial	8,953	70	3,328	20	12,281	90		
d. Putzmaterial	1,040	40	530	45	1,570	85		
e. Diverse Materialien (Bureaubedürfnisse, Drucksachen etc.)	4,799	13	3,052	03	7,851	16	142,101	56
4. Unterhalt der Schiffe samt Zubehörden, Stationen und Liegenschaften:								
a. Besoldungen des Werftepersonals	114,192	05	104,133	05	218,325	10		
b. Materialkosten für die Dampfboote	35,021	10	16,876	15	51,897	25		
c. Verbrauchsmaterialien für d. Werftebetrieb	3,638	15	2,048	55	5,686	70		
d. Materialien für die Stationen und Liegenschaften	5,731	45	1,678	85	7,410	30	283,319	35
Uebertrag							701,435	82

	Thunersee		Brienzersee		Beide Seen zusammen		TOTAL	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Uebertrag							701,435	82
5. Verschiedene Ausgaben:								
a. Pacht- und Mietzinse	1,708	50	900	—	2,608	50		
b. Feuer- und Cascoversicherungen und Entschädigungen					6,649	20		
c. Unfallversicherungen und Entschädigungen					14,696	—		
d. Andere Versicherungen, Transportentschädigungen					198	53		
e. Steuern und Abgaben					2,480	49		
f. Beiträge an die Hilfskassen etc.					49,614	35		
g. Reklame, Propaganda und Verschiedenes					13,187	99	89,435	06
Gesamt-Ausgaben							790,870	88

Rechnungs-Abschluss.

	Fr.	Cts.
Total der Einnahmen	872,675	44
Total der Ausgaben	790,870	88
Ueberschuss der Einnahmen	81,804	56

F. Nachweis der Veränderungen im Anlagekapital pro 1929.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.				
1. Zuwendungen aus dem Betriebsertrag:				
für Tilgung von Schuldkapital:				
Rückzahlung auf Elektrifikationsanleihen			61,736	05
2. Erlöse und Rückerstattungen:				
a. zugunsten des Baukonto	226,480	18		
b. » der unvollendeten Bauobjekte	218,121	16	444,601	34
3. Uebertrag vom Konto unvollendeter Bauobjekte auf Baukonto			1,196,800	67
4. Passivsaldo-Vortrag (Ueberschuss der Anlagewerte über das feste Kapital)			10,691,491	19
Total der Einnahmen			12,394,629	25
Ausgaben.				
1. Passivsaldo vom Vorjahr			9,912,393	89
2. Rückzahlung von Kapitalien:				
Elektrifikationsanleihen			61,736	05
3. Ausgaben auf Baukonto			1,196,800	67
4. Ausgaben für unvollendete Bauobjekte			1,101,556	24
5. Verwendungen auf Nebengeschäfte:				
Dampfschiffahrt Thuner- und Brienzersee			122,142	40
Total der Ausgaben			12,394,629	25

Berner Alpenbahn-Gesellschaft

Bern-Lötschberg-Simplon.

IX.

Beilagen

zum

Geschäftsbericht für 1929.

A. Jahresrechnung und Bilanz der Pensions- und Hülfskasse

für die Beamten, Angestellten und ständigen Arbeiter der Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon und Bern-Neuenburg-Bahn (Direkte Linie)

auf 31. Dezember 1929.

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Jahresrechnung pro 1929.					
A. Einnahmen.					
1. Beiträge der Mitglieder:					
a. Eintrittsgelder		1,553	25		
b. Einkäufe:					
nach Art. 53, Abs. 2 b		14,765	50		
nach Art. 53, Abs. 3		4,220	85		
c. Beiträge von Gehaltserhöhungen		32,063	90		
d. Regelmässige Beiträge		338,832	70	391,436	20
2. Beiträge der Gesellschaften:					
a. Eintrittsgelder		1,553	25		
b. Beiträge von Gehaltserhöhungen		40,075	80		
c. Regelmässige Beiträge		460,186	15		
d. Ersatz der gemäss Art. 42 d ausfallenden ordentlichen Mitgliederbeiträge		4,136	50	505,951	70
3. Verschiedene Einnahmen:					
a. Kapitalzinse:					
aus Wertschriften	Fr. 540,670. 03				
aus unterpfändlich versicherten Guthaben	» 212,380. —	753,050	03		
b. Kursgewinne auf Wertschriften:					
buchmässige	Fr. 47,064. 45				
effektive	» 8,656. 55	55,721	—		
c. Verschiedenes:					
Unfallrenten	Fr. 12,265. 85				
Erlös von Fundgegenständen	» 2,302. 62				
Bussengelder etc.	» 375. 50	14,943	97	823,715	—
Total				1,721,102	90
B. Ausgaben.					
1. Pensionen:					
a. an Invalide		264,512	40		
b. an Witwen und Waisen		98,414	90	362,927	30
2. Entschädigungen für Gehaltsausfall bei vorübergehender Arbeitsunfähigkeit					
gemäss Art. 38, Abs. 1		20,321	40		
gemäss Art. 38, Abs. 2		31,672	85	51,994	25
3. Kurkosten gemäss Art. 39				947	—
4. Abfindungen gemäss Art. 34				—	—
5. Abgangsentschädigungen an austretende Mitglieder gemäss Art. 12				7,579	15
6. Sterbegeld (Art. 41)				1,320	—
7. Kursverluste auf Wertschriften				—	—
8. Steuern				63,024	—
Total				487,791	70
C. Ueberschuss der Einnahmen				**1,233,311**	**20**

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
II. Rechnung über die Sparkasse (Art. 50).				
A. Einnahmen				
B. Ausgaben				—
III. Kapitalrechnung.				
a. Reservebestand am Anfang des Jahres 1929			13,996,415	95
b. Uebernommene Aktiven u. Passiven der aufgelösten Kranken- u. Hülfskasse B.L.S./B.N.				
a. Invaliditätsversicherung	1,169,559	95		
b. Krankenversicherung	300,000	—	1,469,559	95
c. Einnahmenüberschuss pro 1929			1,233,311	20
d. Reservebestand am Ende des Jahres 1929			**16,699,287**	**10**

IV. Bilanz.

Aktiven.

		Nominalwert		Ankaufswert			Börsenkurs vom 31. Dez. 1929			Bilanzwert		
1. Wertschriften:		Fr.	Ct.	%	Fr.	Ct.	%	Fr.	Ct.	%	Fr.	Ct.
a. Kassascheine.												
Hypothekarkasse Kanton Bern	$4^3/_4$ %	780,000	—	100	780,000	—	—	780,000	—	100	780,000	—
» » »	5 %	221,000	—	100	221,000	—	—	221,000	—	100	221,000	—
Kantonalbank von Bern	$4^3/_4$ %	262,000	—	100	262,000	—	—	262,000	—	100	262,000	—
Kantonalbank Neuenburg	5 %	301,000	—	100	301,000	—	—	301,000	—	100	301,000	—
b. Obligationen.												
Eidg. Anleihe 1909	$3^1/_2$ %	31,500	—	84,75	26,696	25	87,5	27,562	50	87,5	27,562	50
» » 1913	4 %	9,500	—	89,67	8,518	65	98,75	9,381	25	98,75	9,381	25
» » 1922	4 %	575,000	—	96,77	556,415	—	98,1	564,075	—	98,1	564,075	—
» » 1923	5 %	40,000	—	102,7	41,080	—	100,5	40,200	—	100	40,000	—
» » 1927	$4^1/_2$ %	170,000	—	97,35	165,500	—	100	170,000	—	100	170,000	—
III. Eidg. Mobilis.-Anleihe 1915	$4^1/_2$ %	40,000	—	98,33	39,334	—	99,5	39,800	—	99,5	39,800	—
VI. » » 1917	$4^1/_2$ %	87,000	—	93,76	81,570	50	99,5	86,565	—	99,5	86,565	—
VII. » » 1917	$4^1/_2$ %	175,000	—	94,71	165,737	50	99,5	174,125	—	99,5	174,125	—
VIII. » » 1917	5 %	40,000	—	100,87	40,350	—	102	40,800	—	100	40,000	—
Schweiz. Bundesbahnen A-K	$3^1/_2$ %	40,000	—	80,11	32,047	50	88,75	35,500	—	88,75	35,500	—
» » Serie I 1910	$3^1/_2$ %	74,000	—	80,28	59,408	—	86,25	63,825	—	86,25	63,825	—
» » 1912/14	4 %	150,000	—	87,34	131,007	50	96,5	144,750	—	96,5	144,750	—
» » II. Elektr. 1922	$4^1/_2$ %	105,000	—	98,88	103,825	—	99,8	104,790	—	99,8	104,790	—
» » III. » 1923	4 %	760,000	—	93,14	707,835	50	95,6	726,560	—	95,6	726,560	—
» » IV. » 1924	5 %	70,000	—	98,25	68,775	—	102,3	71,610	—	100	70,000	—
» » 1927	$4^1/_2$ %	300,000	—	95	285,000	—	100	300,000	—	100	300,000	—
» » 1928	$4^1/_2$ %	20,000	—	98	19,600	—	100	20,000	—	100	20,000	—
Kanton Bern 1895	3 %	170,000	—	78,35	133,197	75	85,75	145,775	—	85,75	145,775	—
» » 1899	$3^1/_2$ %	7,500	—	72	5,400	—	97	7,275	—	97	7,275	—
» » 1900	$3^1/_2$ %	34,000	—	74,8	25,432	—	85,5	29,070	—	85,5	29,070	—
» » 1906	$3^1/_2$ %	44,000	—	77,25	33,990	—	84,5	37,180	—	84,5	37,180	—
» » 1911	4 %	138,500	—	86,89	120,346	60	92,75	128,458	75	92,75	128,458	75
» » 1914	$4^1/_4$ %	50,000	—	87,3	43,650	—	93,25	46,625	—	93,25	46,625	—
» » 1915	$4^3/_4$ %	480,000	—	99,57	477,920	50	100,25	481,200	—	100	480,000	—
» » 1919	5 %	300,000	—	97	291,000	—	101,25	303,750	—	100	300,000	—
Uebertrag		5,475,000	—		5,227,637	25		5,362,877	50		5,355,317	50

	Nominalwert		Ankaufswert			Börsenkurs vom 31. Dez. 1929			Bilanzwert		
	Fr.	Ct.	%	Fr.	Ct.	%	Fr.	Ct.	%	Fr.	Ct.
Uebertrag	5,475,000	—		5,227,637	25		5,362,877	50		5,355,317	50
Kanton Bern 1923 . . . . . 4½ %	388,000	—	97,04	376,500	—	98,8	383,344	—	98,8	383,344	—
» » 1925 . . . . . 5 %	360,000	—	98,33	354,000	—	103	370,800	—	100	360,000	—
» » 1927 . . . . . 4¾ %	450,000	—	99,92	449,650	—	100	450,000	—	100	450,000	—
Hypothekarkasse Kt. Bern 1897 . 3 %	57,500	—	74,33	42,744	35	82,35	47,351	25	82,35	47,351	25
» » » 1905 . 3½ %	39,500	—	79,25	31,303	75	84,75	33,476	25	84,75	33,476	25
» » » 1915 . 4¾ %	382,000	—	99,75	381,061	—	100,25	382,955	—	100	382,000	—
» » » 1923 . 4½ %	300,000	—	98	294,000	—	98	294,000	—	98	294,000	—
» » » 1924 . 5½ %	165,000	—	100	165,000	—	102	168,300	—	100	165,000	—
Kanton Neuenburg 1924 . . . 5 %	210,000	—	95,71	201,000	—	100	210,000	—	100	210,000	—
» » 1928 . . . 4¾ %	200,000	—	99	198,000	—	99,25	198,500	—	99,25	198,500	—
Einwohnergemeinde Bern 1910 . 4 %	50,000	—	100,5	50,250	—	90	45,000	—	90	45,000	—
» » 1925 . 5 %	300,000	—	99,1	297,300	—	101,6	304,800	—	100	300,000	—
» Interlaken 1904 3¾ %	145,000	—	98,65	143,042	50	84,75	122,887	50	84,75	122,887	50
Bern. Kraftwerke A. G. 1916 . 5 %	30,000	—	93,04	27,912	50	100,3	30,090	—	100	30,000	—
» » » 1919 . 5 %	300,000	—	96,5	289,500	—	100	300,000	—	100	300,000	—
» » » 1927 . 5 %	150,000	—	99,5	149,250	—	100,6	150,900	—	100	150,000	—
» » » 1928 . 5 %	250,000	—	100	250,000	—	100,8	252,000	—	100	250,000	—
Kraftwerke Oberhasli A.-G. 1929 5 %	100,000	—	98	98,000	—	100,1	100,100	—	100	100,000	—
Spiez-Erlenbach-Bahn 1897 . . 4 %	16,000	—	75	12,000	—	70	11,200	—	70	11,200	—
Gürbetal-Bahn 1923 . . . . 4½ %	1,000	—	82	820	—	—	820	—	82	820	—
Prioritätsaktien B. L. S. I. Rang . . .	77,000	—	11	8,470	—	—	8,470	—	11	8,470	—
Stammaktien B. L. S.	175,000	—	—	1	—	—	1	—	—	1	—
Schuldbriefe (grundpfandversichert) . . 5 %	650,000	—	100	650 000	—	—	650,000	—	100	650,000	—
» » . . 5¼ %	3,112,000	—	100	3,112,000	—	—	3,112,000	—	100	3,112,000	—
» » . . 5½ %	300,000	—	100	300,000	—	—	300,000	—	100	300,000	—
	13,683,000	—		13,109,442	35		13,289,872	50		13,259,367	50
Hypothekarkasse Kt. Bern, Spezialfondsrechnung . . . 4 ¾ %	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3,291,676	50
(Durchschnittlicher Ertrag 4,81 % berechnet auf dem Ankaufswert - ohne zukünftige Kursgewinne.)										16,551,044	—

2. Debitoren:

			Fr.	Ct.
a. Guthaben bei der Berner Alpenbahn-Gesellschaft B. L. S. . . .	Fr.	6,952. 55		
b. Guthaben bei der Kantonalbank von Bern	»	3,636. —		
c. Noch nicht verfallene Zinsen auf Wertschriften	»	130,975. 75		
d. Verschiedene Debitoren	»	6,678. 80	148,243	10
			16,699,287	10

Passiven.

	Fr.	Ct.
1. Deckungskapital	16,508,808	43
2. Ueberschuss der Aktiven gemäss versicherungstechnischer Bilanz per 31. Dez. 1926 . . .	190,478	67
	16,699,287	10

V. Mitgliederbestand auf 31. Dezember 1929.

1. Beitragspflichtige Mitglieder		1202
2. Unterstützte Mitglieder:		
a. vorübergehend unterstützte Mitglieder (Art. 38, Abs. 1)	14	
(Art. 38, Abs. 2)	176	190
b. Pensionierte: Invalide (wovon 6 teilweise)		83
Witwen		67
Waisen		71

B. Jahresrechnung und Bilanz der Krankenkasse

für das Personal der Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern - Lötschberg - Simplon und Bern - Neuenburg-Bahn

auf 31. Dezember 1929.

	Klasse a		Klasse c	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Jahresrechnung für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 1929.				
Einnahmen.				
1. Beiträge der Mitglieder, Art. 38 und 39	27,687	—	6,808	70
2. Von Mitgliedern geleisteter Ersatz für Bundesbeiträge, Art. 40	1,987	20	107	85
3. Statutarische Bussen, Art. 12	—	—	—	—
4. Beiträge des Bundes	720	—	200	—
5. Beiträge der Verwaltung (regelmässige), Art. 38, Abs. 1	—	—	2,269	60
6. Rückerstattungen: Anteil an den Kosten für Krankenpflege, Art. 35	1,948	—	134	30
7. Zinsen	185	95	436	80
8. Sonstige Einnahmen: Unfallrenten, Bussen etc.	—	—	111	80
Total Einnahmen	32,528	15	10,069	05
Ausgaben.				
1. Krankengelder, Art. 28	—	—	2,655	55
2. Krankenpflegeleistungen, Art. 15:				
a. Arztkosten	19,640	80	557	50
b. Arzneikosten:				
bei Lieferung durch Apotheke	2,277	35	58	50
bei Selbstdispensation des Arztes	2,840	75	142	25
c. Kosten in Heilanstalten	5,120	60	—	—
d. Beitrag an Kuren: gemäss Art. 31 (nur Vollversicherte)	—	—	—	—
gemäss Art. 36	216	—	—	—
3. Beitrag an Entbindungskosten, Art. 23	25	—	—	—
4. Stillgeld, Art. 23	—	—	—	—
5. Optische und orthopädische Apparate, Art. 37	—	—	47	50
6. Sterbegeld, Art. 30	—	—	—	—
7. Sonstige Ausgaben	—	—	—	—
Total Ausgaben	30,120	50	3,461	30
Ueberschuss der Einnahmen	2,407	65	6,607	75
II. Bilanz.				
Aktiven.				
1. Berner Alpenbahn-Gesellschaft B. L. S. (Kasse)	1,407	65	1,233	—
2. Hypothekarkasse des Kantons Bern, Spezialfondsrechnung $4^{3}/_{4}$ %	1,000	—	14,828	—
	2,407	65	16,061	—
Passiven.				
1. Diverse Kreditoren (vorausbezahlte Mitgliederbeiträge)	—	—	249	45
2. Ausgleichsfonds, Art. 39:				
Bestand am Anfang des Jahres . . . Fr. —.—				
Einnahmenüberschuss pro 1929: Klasse a . . . » 2,407. 65	2,407	65	—	—
3. Spezialfonds für besondere Unterstützungen, Art. 38:				
Bestand am Anfang des Jahres . . . Fr. 9,203. 80*				
Einnahmenüberschuss pro 1929: Klasse c . . . » 6,607. 75	—	—	15,811	55
	2,407	65	16,061	—
Mitgliederbestand auf 31. Dezember 1929: Männer	766		91	
Frauen	32		1	
Total	798		92	

* Inklusive nachträgliche Zahlungen der Suva von Fr. 1,730. 75.

C.

Verkehrsstatistische Tabellen

1929

über den

Bahnbetrieb.

Tabellen 1—12.

1. Verkehr und Einnahmen nach den einzelnen Rechnungsrubriken.

	Transportquantitäten				Einnahmen			
	1928		1929		1928		1929	
I. Personentransport.	Personen	%	Personen	%	Fr.	%	Fr.	%
a) Zur gewöhnlichen Taxe.								
Einfache Fahrt I. Klasse	9,970	0,34	9,348	0,31	80,780. 71	1,79	69,043. 93	1,49
» » II. »	53,932	1,84	50,875	1,67	265,770. 75	5,88	263,675. 16	5,69
» » III. »	419,383	14,27	392,115	12,87	895,531. 03	19,82	941,486. 66	20,33
b) Zu ermässigten Taxen.								
Hin- und Rückfahrt I. Klasse	13,303	0,45	14,335	0,47	50,467. 04	1,12	54,128. 27	1,17
» » » II. »	65,373	2,23	66,195	2,17	183,410. 05	4,06	188,334. 04	4,07
» » » III. »	863,546	29,38	879,549	28,86	1,096,440. 73	24,27	1,076,521. 68	23,25
Sonntag- und Sportbillette II. Klasse	647	0,02	977	0,03	1,706. 57	0,04	2,567. —	0,06
» » » III. »	41,563	1,41	51,130	1,68	52,582. 05	1,16	62,834. 96	1,36
Gesellsch.-u. Schulfahrtsbillette I. Kl.	468	0,02	773	0,03	2,071. 05	0,05	3,414. 72	0,07
» » » II. »	20,129	0,68	19,387	0,64	69,642. 52	1,54	59,071. 94	1,28
» » » III. »	160,199	5,45	203,175	6,67	245,488. 68	5,43	303,704. 73	6,56
Rundfahrtbillette I. Klasse	5,023	0,17	4,573	0,15	19,675. 17	0,44	18,809. 24	0,41
» II. »	36,672	1,25	33,282	1,09	116,822. 01	2,59	105,067. 23	2,27
» III. »	59,367	2,02	46,667	1,53	167,731. 53	3,71	150,497. 23	3,25
Kombinierbare Rundreisebill. I. Kl.	9,552	0,33	8,789	0,29	31,174. 57	0,69	30,825. 81	0,67
» » II. »	43,661	1,49	37,691	1,24	115,233. 17	2,55	115,313. 40	2,49
» » III. »	128,647	4,38	114,924	3,77	266,828. 78	5,91	252,838. 85	5,46
Reiseunternehmerbillette I. Kl.	26,858	0,91	24,753	0,81	118,545. 09	2,62	107,985. 82	2,33
» II. »	69,108	2,35	69,218	2,27	241,497. 46	5,34	267,880. 59	5,78
» III. »	35,869	1,22	40,641	1,33	97,869. 83	2,17	113,521. 43	2,45
Abonnementsbillette II. Klasse	448	0,02	1,925	0,06	51. 05	—	700. 33	0,01
» III. »	690,133	23,48	761,030	24,98	127,646. 20	2,82	133,857. 87	2,89
Generalabonnemente I. Klasse	230	0,01	239	0,01	1,358. 38	0,03	1,358. 22	0,03
» II. »	20,006	0,68	26,096	0,86	72,005. 32	1,59	84,100. 33	1,82
» III. »	50,962	1,73	70,527	2,31	113,293. 59	2,51	136,250. 31	2,94
Militär- und Polizeitransporte III. Kl.	8,758	0,30	9,127	0,30	27,922. 38	0,62	28,114. 96	0,61
Beamtenbillette I. Klasse	606	0,02	624	0,02	973. 82	0,02	995. 82	0,02
» II. »	6,382	0,22	6,488	0,21	5,298. 52	0,12	5,408. 46	0,12
» III. »	98,010	3,33	102,697	3,37	50,373. 72	1,11	51,953. 81	1,12
Total	2,938,805	100,00	3,047,150	100,00	4,518,191. 77	100,00	4,630,262. 80	100,00
Rekapitulation nach Klassen.								
I. Klasse	66,010	2,25	63,434	2,08	305,045. 83	6,75	286,561. 83	6,19
II. »	316,358	10,76	312,134	10,24	1,071,437. 42	23,72	1,092,118. 48	23,59
III. »	2,556,437	86,99	2,671,582	87,68	3,141,708. 52	69,53	3,251,582. 49	70,22
Total	2,938,805	100,00	3,047,150	100,00	4,518,191. 77	100,00	4,630,262. 80	100,00

	Transportquantitäten				Einnahmen			
	1928		1929		1928		1929	
	Tonnen	%	Tonnen	%	Fr.	%	Fr.	%
II. Gepäcktransport	9,051	—	9,405	—	313,496. 62	95,40	328,443. 56	95,50
Nebengebühren	—	—	—	—	15,128. 55	4,60	15,471. 75	4,50
Total	9,051	—	9,405	—	328,625. 17	100,00	343,915. 31	100,00
III. Tiertransport.	Stück		Stück					
I. Klasse	5,763	8,77	4,739	7,80	204,687. 07	97,40	185,035. 82	97,34
II. »	32,266	49,10	32,864	54,11				
III. »	13,677	20,82	13,833	22,78				
IV. »	14,005	21,31	9,297	15,31				
Nebengebühren	—	—	—	—	5,470. 25	2,60	5,055. 95	2,66
Total	65,711	100,00	60,733	100,00	210,157. 32	100,00	190,091. 77	100,00
IV. Gütertransport.	Tonnen		Tonnen					
Eilgut	3,551	0,19	3,420	0,19	5,381,608.—	97,43	6,190,266. 13	98,51
Stückgutklasse 1	32,655	1,79	32,115	1,78				
» 2	28,595	1,57	28,552	1,58				
Wagenladungsklasse A	15,815	0,87	16,323	0,90				
» B	42,505	2,33	52,545	2,91				
» Spezialtarif Ia	6,041	0,33	5,734	0,32				
» » Ib	18,442	1,01	21,401	1,19				
» » IIa	3,537	0,19	4,256	0,24				
» » IIb	36,612	2,01	33,703	1,87				
» » IIIa	7,150	0,39	9,499	0,53				
» » IIIb	44,352	2,43	43,516	2,41				
Ausnahmetarife	1,586,544	86,89	1,552,928	86,08				
Nebengebühren	—	—	—	—	142,048. 63	2,57	93,800. 31	1,49
Total	1,825,799	100,00	1,803,992	100,00	5,523,656. 63	100,00	6,284,066. 44	100,00
V. Posttransporte.	Tonnen 6,721	—	Tonnen 7,224	—	296,834. 40	—	294,675. 70	—
VI. Verschiedene Einnahmen	—	—	—	—	621,751. 39	—	511,584. 39	—
Gesamt-Einnahmen	—	—	—	—	11,499,216. 68	—	12,254,596. 41	—

2. Durchschnittsergebnisse des Verkehrs und der Einnahmen.

Betriebslänge 118 Kilometer.	1928	1929
A. Verkehr.		
Personentransport.		
Gesamtzahl der Reisenden im ganzen	2,938,805	3,047,150
» » » per Bahnkilometer	24,905	25,823
Personenkilometer I. Klasse	1,524,972	1,418,785
» II. »	8,188,481	8,398,619
» III. »	42,556,096	44,618,588
» im ganzen	52,269,549	54,435,992
» per Bahnkilometer	442,962	461,322
» per Zugskilometer	53,20	54,26
» per Achsenkilometer	4,16	3,98
Mittlere Ausnützung der Sitzplätze %	25,06	24,02
Jeder Reisende hat im Durchschnitt befahren km	17,79	17,86
Gepäck-, Tier- und Gütertransport.		
Gepäcktransport.		
Gepäck Tonnen	9,051	9,405
» %	0,49	0,51
Tiertransport.		
Tiere Stückzahl	65,711	60,733
» Gewicht in Tonnen	12,856	12,566
» %	0,69	0,69
Gütertransport.		
Güter aller Art Tonnen	1,825,799	1,803,992
» » » %	98,46	98,41
Posttransport.		
Poststücke über 5 kg Tonnen	6,721	7,224
» über 5 kg %	0,36	0,39
Gesamtgewicht aller Güter inkl. Gepäck		
» Tiere und Post im ganzen Tonnen	1,854,427	1,833,187
» per Bahnkilometer	15,715	15,535
Gepäcktonnenkilometer	230,799	235,490
Tiertonnenkilometer	290,202	265,776
Gütertonnenkilometer	79,039,470	77,239,432
Posttonnenkilometer	211,062	225,336
Tonnenkilometer im ganzen	79,771,533	77,966,034
» per Bahnkilometer	676,030	660,729
» per Zugskilometer	59,36	56,84
» per Achsenkilometer	3,06	3,00
Mittlere Ausnützung der Tragkraft %	47,81	44,78
Jede Tonne hat im Durchschnitt befahren km	43,02	42,53

B. Betriebseinnahmen.

		1928	1929
Personentransport.			
Ertrag des Personentransportes im ganzen	Fr.	4,518,192	4,630,263
» » » per Bahnkilometer	»	38,290	39,240
» » » per Zugskilometer	»	4,60	4,62
» » » per Achsenkilometer	Cts.	36,00	33,86
» » » per Reisenden	Fr.	1,54	1,52
» » » per Reisenden und Kilometer	Cts.	8,64	8,51
» » » in Prozenten der gesamten Transporteinnahmen	%	41,54	39,43
Gepäck-, Tier- und Gütertransport.			
Ertrag des Gepäcktransportes im ganzen	Fr.	328,625	343,915
» » » in Prozenten	%	5,17	4,84
» » » per Tonne	Fr.	36,31	36,57
» » » per Tonne und Kilometer	Cts.	142,39	146,04
» » » per 100 Fr. Personeneinnahmen	Fr.	7,27	7,43
Ertrag des Tiertransportes im ganzen	»	210,157	190,092
» » » in Prozenten	%	3,30	2,67
» » » per Stück		3,20	3,13
» » » per Tonne und Kilometer	Cts.	72,42	71,52
Ertrag des Gütertransportes im ganzen	Fr.	5,523,657	6,284,066
» » » in Prozenten	%	86,86	88,35
» » » per Tonne	Fr.	3,03	3,48
» » » per Tonne und Kilometer	Cts.	6,99	8,14
Ertrag des Posttransportes im ganzen	Fr.	296,834	294,676
» » » in Prozenten	%	4,67	4,14
» » » per Tonne	Fr.	44,17	40,79
Gesamtertrag (Gepäck, Tiere, Güter und Post) im ganzen	»	6,359,273	7,112,749
» » » » » » per Bahnkilometer	»	53,892	60,277
» » » » per Zugskilometer	»	4,73	5,19
» » » » per Achsenkilometer	Cts.	24,40	27,39
» » » » per Tonne und Kilometer	»	7,97	9,12
» » » » in Prozenten der gesamten Transporteinnahmen	%	58,46	60,57
Total der Transporteinnahmen im ganzen	Fr.	10,877,465	11,743,012
» » » per Bahnkilometer	»	92,182	99,517
» » » Zugskilometer	»	8,09	8,56
» » » per Achsenkilometer	Cts.	28,17	29,62
» » » in Prozenten der Gesamteinnahmen	%	94,59	95,83
Pachtzinse- und Mietzinse		412,294	353,766
Ertrag von Hilfsgeschäften		196,784	146,764
Sonstige Einnahmen		12,673	11,054
Verschiedene Einnahmen im ganzen	Fr.	621,751	511,584
» » per Bahnkilometer	»	5,269	4,335
» » in Prozenten der Gesamteinnahmen	%	5,41	4,17
Gesamteinnahmen im ganzen	Fr.	11,499,216	12,254,596
» per Bahnkilometer	»	97,451	103,852
» per Zugskilometer	»	8,56	8,93
» per Achsenkilometer	Cts.	29,78	30,91

3. Verkehr und Einnahmen nach den Monaten.

Transportquantitäten

Monate	Personen Zahl	Gepäck Tonnen	Tiere Stück	Güter: Eilgut	Stückgut 1	Stückgut 2	A	B	Spezial-Tarife I a	I b	II a	II b	III a	III b	Ausnahme-Tarife	Posttransporte über 5 kg	Total	Dienstgüter
				Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
Januar	223,751	1,118	2,470	239	2,414	1,931	1,165	2,627	351	3,330	241	1,983	401	3,431	106,196	—	124,309	—
Februar	156,437	464	2,965	229	2,245	1,862	955	2,311	395	2,203	156	2,340	426	2,686	111,468	—	127,276	—
März	192,360	547	3,367	269	2,652	2,389	1,347	3,525	599	1,290	251	3,617	899	4,090	123,361	1,000	145,289	—
April	218,279	477	3,803	270	2,860	2,611	1,145	4,297	558	997	354	3,996	1,028	4,198	141,596	—	163,910	417
Mai	244,545	575	5,874	280	3,091	2,758	1,293	5,019	458	1,060	386	4,032	870	4,060	129,456	—	152,763	—
Juni	284,990	718	7,128	300	2,967	2,521	1,360	5,169	532	1,172	233	2,573	669	3,697	133,918	1,000	156,111	—
Juli	465,390	1,318	1,927	384	2,821	2,367	1,246	5,302	453	4,101	392	2,627	745	3,978	155,054	—	179,470	—
August	424,635	1,535	4,260	320	2,670	2,404	1,616	5,118	466	1,450	577	4,291	635	3,735	150,913	—	174,195	—
September	258,251	899	11,268	270	2,562	2,320	1,732	5,181	622	1,420	490	2,654	854	3,672	139,080	1,000	161,857	1,552
Oktober	218,456	708	10,009	274	2,850	2,874	1,864	5,876	414	1,628	609	2,618	1,327	4,914	143,245	—	168,493	—
November	145,867	371	3,502	250	2,574	2,547	1,322	4,424	520	1,335	308	1,748	986	3,068	116,746	—	135,828	—
Dezember	214,189	675	4,160	335	2,409	1,968	1,278	3,696	366	1,415	259	1,224	659	1,987	101,895	4,224	121,715	623
Total	3,047,150	9,405	60,733	3,420	32,115	28,552	16,323	52,545	5,734	21,401	4,256	33,703	9,499	43,516	1,552,928	7,224	1,811,216	2,592

Einnahmen

Monate	Personen Fr.	Ct.	Gepäck Fr.	Ct.	Tiere Fr.	Ct.	Güter Fr.	Ct.	Posttransporte Stücke über 5 kg Fr.	Ct.	Verschied. Einnahmen Fr.	Ct.	TOTAL Fr.	Ct.	Einnahmen p. Bahnkm Fr.	Ct.
Januar	285,679	89	42,522	45	7,604	74	418,755	49	—	—	32,980	95	787,543	52	6,674	10
Februar	199,737	96	17,624	90	10,439	23	405,828	57	—	—	7,657	35	641,288	01	5,434	64
März	245,603	03	20,815	28	12,614	41	490,904	08	60,000	—	10,337	40	840,274	20	7,120	97
April	310,918	85	15,588	98	18,411	04	512,142	37	—	—	15,377	05	872,438	29	7,393	54
Mai	348,334	16	18,781	60	18,244	93	502,871	64	—	—	16,033	66	904,265	99	7,663	27
Juni	405,943	56	23,454	58	14,923	78	513,974	28	60,000	—	15,979	47	1,034,275	67	8,765	05
Juli	836,218	20	53,238	47	9,141	74	858,441	02	—	—	33,980	78	1,791,020	21	15,178	14
August	762,968	67	62,029	01	10,767	86	599,201	59	—	—	13,220	17	1,448,187	30	12,272	77
September	464,030	60	36,340	24	24,408	76	449,310	40	60,000	—	18,318	89	1,052,408	89	8,918	72
Oktober	291,076	16	21,598	15	32,757	09	624,138	61		—	16,853	08	986,423	09	8,359	52
November	194,358	70	11,321	85	20,699	23	455,328	02		—	18,258	98	699,966	78	5,931	92
Dezember	285,393	02	20,599	80	10,078	96	453,170	37	114,675	70	312,586	61	1,196,504	46	10,139	87
Total	4,630,262	80	343,915	31	190,091	77	6,284,066	44	294,675	70	511,584	39	12,254,596	41	103,852	51
Gegenüber 1928: Mehr	112,071	03	15,290	14	—	—	760,409	81	—	—	—	—	755,379	73	6,401	52
Weniger	—	—	—	—	20,065	55	—	—	2,158	70	110,167	—	—	—	—	—

4. Verkehr nach Entfernungen.

Distanzen	Personen				Personenkilometer				Gepäck		Tiere			Güter	
	I.	II.	III.	Total	I.	II.	III.	Total	Tonnen	Tonnen-Kilom.	Stück	Tonnen	Tonnen-Kilom.	Tonnen	Tonnen-kilometer
km															
1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	8,873	33,067	179,886	221,826	17,746	66,134	359,772	443,652	266	532	46	5	10	3,049	6,098
3	6	2,756	286,107	288,869	18	8,268	858,321	866,607	251	753	189	52	156	3,406	10,218
4	—	119	97,581	97,700	—	476	390,324	390,800	49	196	938	239	956	7,096	28,384
5	30	206	102,802	103,038	150	1,030	514,010	515,190	16	80	9	1	5	878	4,390
6	—	352	81,364	81,716	—	2,112	488,184	490,296	36	216	91	8	48	2,825	16,950
7	1	291	52,653	52,945	7	2,037	368,571	370,615	15	105	395	89	623	1,358	9,506
8	—	175	24,300	24,475	—	1,400	194,400	195,800	22	176	25	1	8	343	2,744
9	41	357	51,708	52,106	369	3,213	465,372	468,954	38	342	158	30	270	448	4,032
10	5,489	22,668	289,576	317,733	54,890	226,680	2,895,760	3,177,330	1,117	11,170	18,764	4,549	45,490	52,560	525,600
11	99	1,153	281,670	282,922	1,089	12,683	3,098,370	3,112,142	161	1,771	223	63	693	9,630	105,930
12	—	188	9,729	9,917	—	2,256	116,748	119,004	21	252	32	2	24	96	1,152
13	22,979	91,177	313,663	427,819	298,727	1,185,301	4,077,619	5,561,647	2,711	35,243	20,116	3,129	40,677	836,379	10,872,927
14	1,520	5,593	38,246	45,359	21,280	78,302	535,444	635,026	66	924	377	99	1,386	634	8,876
15	—	20	8,914	8,934	—	300	133,710	134,010	6	90	20	2	30	37	555
16	—	53	6,812	6,865	—	848	108,992	109,840	18	288	150	33	528	420	6,720
17	5,852	20,011	94,090	119,953	99,484	340,187	1,599,530	2,039,201	113	1,921	1,041	197	3,349	2,045	34,765
18	557	2,386	32,384	35,327	10,026	42,948	582,912	635,886	19	342	119	18	324	275	4,950
19	1,587	10,723	72,128	84,438	30,153	203,737	1,370,432	1,604,322	249	4,731	2,024	505	9,595	17,779	337,801
20	—	1	612	613	—	20	12,240	12,260	1	20	—	—	—	5,526	110,520
21	—	42	2,891	2,933	—	882	60,711	61,593	4	84	90	22	462	329	6,909
22	—	81	3,307	3,388	—	1,782	72,754	74,536	13	286	25	7	154	11,060	243,320
23	—	64	4,225	4,289	—	1,472	97,175	98,647	5	115	128	27	621	439	10,097
24	737	4,141	68,516	73,394	17,688	99,384	1,644,384	1,761,456	564	13,536	3,073	755	18,120	20,343	488,232
25	—	45	5,302	5,347	—	1,125	132,550	133,675	4	100	158	28	700	847	21,175
26	—	93	6,453	6,546	—	2,418	167,778	170,196	9	234	136	17	442	923	23,998
27	4,476	25,585	155,059	185,120	120,852	690,795	4,186,593	4,998,240	861	23,247	3,865	980	26,460	29,369	792,963
28	2,650	19,707	124,573	146,930	74,200	551,796	3,488,044	4,114,040	1,313	36,764	1,217	247	6,916	49,211	1,377,908
29	—	—	28	28	—	—	812	812	1	29	—	—	—	—	—
30	1	102	4,682	4,785	30	3,060	140,460	143,550	16	480	186	48	1,440	1,252	37,560
31	—	81	4,742	4,823	—	2,511	147,002	149,513	36	1,116	67	15	465	1,175	36,425
32	81	1,376	13,871	15,328	2,592	44,032	443,872	490,496	44	1,408	32	5	160	457	14,624
33	—	35	2,524	2,559	—	1,155	83,292	84,447	9	297	1,092	43	1,419	1,694	55,902
34	—	—	238	238	—	—	8,092	8,092	1	34	18	4	136	3	102
35	169	16,052	45,972	62,193	5,915	561,820	1,609,020	2,176,755	1	35	37	9	315	24	840
36	—	—	262	262	—	—	9,432	9,432	1	36	5	1	36	8	288
37	—	—	22	22	—	—	814	814	—	—	1	—	—	—	—
38	—	—	2	2	—	—	76	76	—	—	—	—	—	—	—
39	2	58	1,164	1,224	78	2,262	45,396	47,736	—	—	20	4	156	73	2,847
41	—	20	639	659	—	820	26,199	27,019	2	82	3	1	41	27	1,107
42	237	2,819	44,685	47,741	9,954	118,398	1,876,770	2,005,122	210	8,820	636	64	2,688	2,022	84,924
43	295	1,701	7,639	9,635	12,685	73,143	328,477	414,305	111	4,773	251	55	2,365	301	12,943
44	—	4	113	117	—	176	4,972	5,148	—	—	—	—	—	110	4,840
45	—	—	2	2	—	—	90	90	—	—	—	—	—	—	—
46	—	—	3	3	—	—	138	138	—	—	—	—	—	—	—
48	16	222	5,921	6,159	768	10,656	284,208	295,632	9	432	18	2	96	32	1,536

49	—	36	998	1,034	—	1,764	48,902	50,666	1	49	2	—	—	21	1,029
50	5	150	2,362	2,517	250	7,500	118,100	125,850	22	1,100	3	1	50	10	500
51	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
52	—	—	159	159	—	—	8,268	8,268	1	52	27	8	416	24	1,248
53	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11	3	159	—	
54	—	—	142	142	—	—	7,668	7,668	—	—	—	—	—	—	—
55	—	—	200	200	—	—	11,000	11,000	—	—	—	—	—	5	275
56	—	—	7	7	—	—	392	392	—	—	1	—	—	—	—
57	—	—	163	163	—	—	9,291	9,291	—	—	41	10	570	39	2,223
58	—	—	1	1	—	—	58	58	—	—	—	—	—	10	[illegible]
59	2	78	8,228	8,308	118	4,602	485,452	490,172	5	295	292	84	4,956	283	16,697
60	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
61	36	318	1,666	2,020	2,196	19,398	101,626	123,220	25	1,525	61	15	915	2,668	162,748
62	—	—	44	44	—	—	2,728	2,728	—	—	—	—	—	—	—
63	—	—	5	5	—	—	315	315	—	—	—	—	—	—	—
64	—	—	625	625	—	—	40,000	40,000	—	—	—	—	—	—	
65	—	9	1,393	1,402	—	585	90,545	91,130	1	65	4	1	65	5,775	375,375
66	—	15	207	222	—	990	13,662	14,652	1	66	12	4	264	94	[illegible]
67	—	18	489	507	—	1,206	32,763	33,969	—	—	1	—	—	249	16,683
68	—	—	8	8	—	—	544	544	—	—	—	—	—	5	340
69	—	—	55	55	—	—	3,795	3,795	—	—	—	—	—	27	1,863
70	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
71	—	5	166	171	—	355	11,786	12,141	—	—	—	—	—	—	—
72	—	2	391	393	—	144	28,152	28,296	1	72	5	1	72	67	4,824
73	—	—	15	15	—	—	1,095	1,095	—	—	—	—	—	—	—
74	1,489	6,399	18,874	26,762	110,186	473,526	1,396,676	1,980,388	50	3,700	65	19	1,406	3,749	277,426
75	—	—	4	4	—	—	300	300	—	—	—	—	—	—	—
76	—	—	5	5	—	—	380	380	—	—	—	—	—	—	—
77	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
78	—	—	101	101	—	—	7,878	7,878	—	—	1	—	—	25	1,950
79	—	—	9	9	—	—	711	711	—	—	—	—	—	—	—
80	—	—	58	58	—	—	4,640	4,640	—	—	—	—	—	—	—
81	—	—	133	133	—	—	10,773	10,773	—	—	42	12	972	1,739	140,859
82	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
83	—	1	34	35	—	83	2,822	2,905	—	—	—	—	—	28	2,324
84	5,402	35,216	98,216	138,834	453,768	2,958,144	8,250,144	11,662,056	767	64,428	4,320	1,029	86,436	715,267	60,082,428
86	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
87	—	—	18	18	—	—	1,566	1,566	—	—	—	—	—	6,332	550,884
88	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
91	510	3,529	4,875	8,914	46,410	321,139	443,625	811,174	64	5,824	8	4	364	2,663	242,333
93	292	2,833	4,818	7,943	27,156	263,469	448,074	738,699	78	7,254	62	19	1,767	387	35,991
95	—	1	53	54	—	95	5,035	5,130	—	—	—	—	—	42	3,990
	63,434	312,134	2,671,582	3,047,150	1,418,785	8,398,619	44,618,588	54,435,992	9,405	235,490	60,733	12,566	265,776	1,803,992	77,239,432

Posttonnen	Posttonnen-km
7,224	225,336

5. Ausscheidung des Verkehrs.

	Personentransport			Gepäcktransport			Viehtransport			Gütertransport exkl. Posttransporte			Total Einnahmen		%
	Anzahl	Ertrag		Tonnen	Ertrag		Stück	Ertrag		Tonnen	Ertrag		Ertrag		
		Fr.	Cts.		Fr.	Cts.		Fr.	Cts.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	
A. Lokalverkehr	753,565	585,303	72	486	33,233	40	2,275	15,303	15	10,609	180,030	53	813,870	80	7,11
B. Direkter Verkehr	1,261,630	1,364,688	10	3,619	140,980	85	19,546	97,991	32	180,265	1,283,781	49	2,887,441	76	25,22
C. Transitverkehr	639,077	1,570,196	22	5,300	169,701	06	38,912	76,797	30	1,613,118	4,820,254	42	6,636,949	—	57,97
D. Generalabonnemente	96,862	221,708	86	—	—	—	—	—	—	—	—	—	221,708	86	1,94
E. Reiseunternehmerbillette	134,612	489,387	84	—	—	—	—	—	—	—	—	—	489,387	84	4,27
F. Schweiz. u. Internat. kombinierte Rundreisebillette	161,404	398,978	06	—	—	—	—	—	—	—	—	—	398,978	06	3,49
TOTAL	3,047,150	4,630,262	80	9,405	343,915	31	60,733	190,091	77	1,803,992	6,284,066	44	11,448,336	32	100,00

Ausscheidung des Transitverkehrs nach den verschiedenen Transitstrecken.

Transitstrecken.	Anzahl	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Stück	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	%
Thun tr.-Spiez tr.	85,139	82,658	83	703	8,688	27	17,389	26,094	87	41,070	69,467	67	186,909	64	2,82
Thun tr.-Interlaken Ost tr.	117,493	293,143	81	1,246	43,255	27	976	6,177	63	43,682	162,220	79	504,797	50	7,61
Thun tr.-Mülenen tr.	1,317	738	44	—	—	22	—	—	—	—	—	—	738	66	0,01
Thun tr.-Brig tr.	85,791	603,264	98	673	60,401	29	2,323	15,107	27	699,399	3,057,484	55	3,736,258	09	56,29
Spiez tr.-Interlaken Ost tr.	10,289	20,084	04	56	1,352	33	150	444	79	435	1,751	15	23,632	31	0,36
Spiez tr.-Mülenen tr.	6,599	5,475	55	—	—	18	—	—	—	—	—	—	5,475	73	0,08
Spiez tr.-Brig tr.	1,652	6,764	63	11	830	26	18	214	05	3,062	25,173	35	32,982	29	0,50
Interlaken Bhf. tr.-Interl. Ost tr.	35,089	8,650	38	41	154	66	—	—	—	7	8	83	8,813	87	0,13
Interlaken Ost tr.-Brig tr.	6,087	46,629	61	45	4,490	66	1	123	88	232	6,484	79	57,728	94	0,87
Interlaken Ost tr-Mülenen tr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Münster tr.-Lengnau tr.	289,621	502,785	95	2,525	50,527	92	18,055	28,634	81	825,231	1,497,663	29	2,079,611	97	31,33
Total	639,077	1,570,196	22	5,300	169,701	06	38,912	76,797	30	1,613,118	4,820,254	42	6,636,949	—	100,00

6. Chronologische Uebersicht des Verkehrs und der Einnahmen.

Betriebsjahr	Verkehr				Transporteinnahmen														Verschiedene Einnahmen			
	Personen	Gepäck	Tiere	Güter	Personen		Gepäck		Tiere		Güter		Total		Per Kilometer		Mehr- oder Minder-Einnahmen		Im ganzen		Per Kilometer	
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1893	178,469	1,537	6,310	22,840	156,073	80	19,211	75	7,414	88	69,736	87	252,437	30	8,143	14	—	—	5,966	99	192	48
1894	293,030	2,360	10,593	44,547	221,251	09	26,794	29	11,246	88	116,856	68	376,148	94	12,133	84	+ 123,711	64	9,783	21	315	59
1895	336,222	2,739	12,333	47,049	263,367	62	31,613	29	11,961	87	122,092	71	429,035	49	13,839	85	+ 52,886	55	11,127	28	358	94
1896	319,999	2,654	12,516	55,636	284,188	91	35,084	86	13,793	71	153,583	30	486,650	78	15,698	41	+ 57,615	29	13,478	78	434	80
1897	389,402	2,754	18,189	82,390	327,570	06	39,147	82	19,762	71	198,762	38	585,242	97	18,878	80	+ 98,592	19	15,675	85	505	67
1898	444,550	3,107	21,559	80,431	354,124	36	40,852	21	21,469	08	195,470	79	611,916	44	19,739	24	+ 26,673	47	14,208	93	458	35
1899	535,379	3,642	21,707	85,777	399,374	81	47,358	98	23,212	41	208,282	10	678,228	30	21,878	33	+ 66,311	86	17,971	11	579	71
1900	458,222	3,101	22,202	71,977	383,654	84	50,265	30	25,255	11	209,937	09	669,112	34	21,584	23	— 9,115	96	16,183	66	522	05
1901	585,437	3,550	27,047	86,076	454,731	20	56,368	30	30,845	58	244,845	64	786,790	72	17,484	23	+ 117,678	38	54,730	93	1,216	24
1902	684,647	4,013	34,358	113,709	523,200	63	63,203	06	37,383	35	300,693	58	924,480	62	20,544	01	+ 137,689	90	78,992	04	1,755	38
1903	762,800	4,417	35,506	126,714	579,977	24	65,403	01	36,757	76	325,371	96	1,007,509	97	22,389	11	+ 83,029	35	76,380	48	1,697	34
1904	780,525	4,778	36,258	141,614	590,635	65	71,420	71	35,333	47	364,160	91	1,061,550	74	23,590	01	+ 54,040	77	78,204	65	1,737	88
1905	859,911	5,391	39,691	159,852	647,668	36	80,066	51	39,820	71	402,667	57	1,170,223	15	26,004	95	+ 108,672	41	78,041	56	1,734	26
1906	978,476	5,911	41,272	184,453	717,525	03	86,337	24	41,746	65	457,490	16	1,303,099	08	28,957	75	+ 132,875	93	81,712	80	1,815	84
1907	1,068,171	6,335	39,393	242,120	772,592	49	91,783	45	42,363	21	557,586	50	1,464,325	65	32,540	57	+ 161,226	57	89,382	30	1,986	27
1908	1,099,960	6,467	40,081	224,308	798,391	63	92,869	61	42,859	41	527,299	21	1,461,419	86	32,475	99	— 2,905	79	86,800	94	1,928	91
1909	1,110,812	6,832	39,627	218,017	795,549	53	99,452	70	42,775	60	517,961	84	1,455,739	67	32,349	77	— 5,680	19	95,947	47	2,132	17
1910	1,196,422	7,058	44,596	238,287	861,489	58	103,397	43	48,506	64	556,220	75	1,569,614	40	34,880	32	+ 113,874	73	89,024	12	1,978	31
1911	1,314,009	8,007	39,176	246,032	935,716	68	116,788	63	46,406	78	580,433	81	1,679,345	90	37,318	79	+ 109,731	50	77,716	58	1,727	03
1912	1,317,178	8,005	42,304	291,237	938,252	55	117,703	60	46,748	59	646,352	93	1,749,057	67	38,867	94	+ 69,711	77	85,420	88	1,898	24
1913	1,656,800	7,786	36,544	322,935	1,860,252	20	182,996	07	58,093	71	1,145,150	98	3,246,492	96	44,472	50	+1,497,435	29	147,956	28	2,026	80
1914	1,242,347	6,222	39,860	432,995	1,705,677	58	143,326	89	74,319	88	1,707,395	43	3,630,719	78	34,578	28	+ 384,226	82	198,758	48	1,892	94
1915	851,294	3,208	44,007	879,612	872,071	25	61,659	24	80,524	08	2,523,510	84	3,537,765	41	32,757	08	— 92,954	37	211,105	69	1,954	68
1916	1,442,084	4,854	71,669	1,446,554	1,257,536	53	86,305	63	116,247	40	2,571,017	28	4,031,106	84	34,161	92	+ 493,341	43	324,786	56	2,752	43
1917	1,617,048	5,525	65,914	1,175,625	1,447,542	33	108,521	82	123,472	86	2,363,329	27	4,042,866	28	34,261	57	+ 11,759	44	386,365	35	3,274	28
1918	1,513,691	5,101	75,226	1,230,327	1,570,841	78	127,424	93	182,586	37	3,411,291	60	5,292,144	68	44,848	68	+1,249,278	40	432,531	80	3,665	52
1919	1,725,304	5,351	38,932	1,262,034	2,223,810	28	184,193	33	168,080	13	6,043,715	88	8,619,799	62	73,049	14	+3,327,654	94	544,370	62	4,613	31
1920	1,950,079	6,136	32,976	1,680,106	2,774,403	21	229,795	85	149,435	66	8,453,061	07	11,606,695	79	98,361	82	+2,986,896	17	669,555	99	5,674	20
1921	1,820,548	6,043	35,400	1,463,177	3,016,750	50	252,525	46	163,661	64	8,618,798	96	12,051,736	56	102,133	36	+ 445,040	77	530,327	44	4,494	30
1922	1,884,139	5,894	49,955	1,203,646	2,938,225	70	241,119	26	183,854	15	5,681,913	34	9,045,112	45	76,653	49	—3,006,624	11	521,990	31	4,423	65
1923	2,336,907	6,982	52,160	1,116,298	3,446,623	97	267,059	08	194,685	61	4,854,598	89	8,762,967	55	74,262	43	— 282,144	90	431,037	53	3,652	86
1924	2,736,115	8,424	58,082	1,623,267	3,764,241	62	313,408	36	204,429	98	6,133,618	15	10,415,698	11	88,268	63	+1,652,730	56	516,221	87	4,374	76
1925	2,802,992	9,026	55,635	1,908,707	4,265,700	03	326,915	55	193,422	53	4,845,964	38	9,632,002	49	81,627	14	— 783,695	62	627,598	34	5,318	63
1926	2,532,582	8,247	51,475	1,862,187	4,027,524	12	301,662	76	175,876	89	5,385,006	21	9,890,069	98	83,814	15	+ 258,067	49	544,604	32	4,615	29
1927	2,701,173	8,711	56,666	1,906,707	4,193,632	57	320,886	22	194,436	51	5,967,012	68	10,675,967	98	90,474	30	+ 785,898	—	561,551	45	4,758	91
1928	2,938,805	9,051	65,711	1,832,520	4,518,191	77	328,625	17	210,157	32	5,820,491	03	10,877,465	29	92,181	91	+ 201,497	31	621,751	39	5,269	08
1929	3,047,150	9,405	60,733	1,811,216	4,630,262	80	343,915	31	190,091	77	6,578,742	14	11,743,012	02	99,517	05	+ 865,546	73	611,584	39	4,335	46

7. Durchschnittsergebnisse der Betriebsrechnung.

Betriebslänge: 118 km.		1928	1929
Allgemeine Verwaltung:			
Personalkosten	Fr.	330,988	322,302
Nebenkosten	»	47,836	52,811
Im ganzen	»	378,824	375,113
Per Bahnkilometer	»	3,211	3,179
» Zugskilometer	»	$0,_{28}$	$0,_{27}$
» Achsenkilometer	Cts.	$0,_{98}$	$0,_{95}$
In Prozenten der Gesamtausgaben	%	$4,_{78}$	$4,_{67}$
Unterhalt und Bewachung der Bahn:			
Personalkosten	Fr.	241,412	252,638
Nebenkosten	»	26,454	33,976
Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen	»	703,936	658,646
Im ganzen	»	971,802	945,260
Per Bahnkilometer	»	8,235	8,011
» Zugskilometer	»	$0,_{72}$	$0,_{69}$
» Achsenkilometer	Cts.	$2,_{52}$	$2,_{38}$
In Prozenten der Gesamtausgaben	%	$12,_{26}$	$11,_{77}$
Stationsdienst und Zugsbegleitung:			
Personalkosten	Fr.	1,984,682	1,978,648
Nebenkosten	»	125,033	142,914
Im ganzen	»	2,109,715	2,121,562
Per Bahnkilometer	»	17,879	17,979
» Zugskilometer	»	$1,_{57}$	$1,_{55}$
» Achsenkilometer	Cts.	$5,_{46}$	$5,_{35}$
In Prozenten der Gesamtausgaben	%	$26,_{60}$	$26,_{41}$
Fahr- und Werkstättedienst:			
Personalkosten	Fr.	866,850	922,672
Nebenkosten	»	12,614	15,022
Material- und Kraftverbrauch des Rollmaterials	»	1,049,074	1,089,500
Unterhalt und Erneuerung der elektr. Einrichtungen	»	112,913	139,430
Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials	»	1,250,819	1,191,801
Im ganzen	»	3,292,270	3,358,425
Per Bahnkilometer	»	27,900	28,461
» Zugskilometer	»	$2,_{45}$	$2,_{45}$
» Achsenkilometer	Cts.	$8,_{53}$	$8,_{47}$
In Prozenten der Gesamtausgaben	%	$41,_{51}$	$41,_{81}$

		1928	1929
Verschiedene Ausgaben:			
Pacht- und Mietzinse	Fr.	424,436	436,553
Verlust an Hilfsbetrieben	»	28,405	16,835
Sonstige Ausgaben	»	725,031	779,023
Im ganzen	»	1,177,872	1,232,411
Per Bahnkilometer	»	9,982	10,444
In Prozenten der Gesamtausgaben	%	$14_{,85}$	$15_{,34}$
Gesamtausgaben:			
Im ganzen	Fr.	7,930,483	8,032,771
Per Bahnkilometer	»	67,207	68,074
» Zugskilometer	»	$5_{,90}$	$5_{,86}$
» Achsenkilometer	Cts.	$20_{,54}$	$20_{,26}$
In Prozenten der Gesamteinnahmen	%	$68_{,96}$	$65_{,55}$
B. Ueberschuss der Gesamteinnahmen.			
Im ganzen	Fr.	3,568,733	4,221,825
Per Bahnkilometer	»	30,243	35,778
» Zugskilometer	»	$2_{,65}$	$3_{,08}$
» Achsenkilometer	Cts.	$9_{,24}$	$10_{,65}$
In Prozenten der Gesamteinnahmen	%	$31_{,04}$	$34_{,45}$

	1928	1929
Zugskilometer	1,343,843	1,371,585
Achsenkilometer	38,612,902	39,645,425

8. Leistungen

I. Lokomotiven und Motorwagen. (Ohne die Linie Münster-Lengnau.)	Be 5/7	Be 6/8	Be 4/6	Ce 4/6
				Lokomotiv-
A. Parcours des eigenen Materials auf eigener und fremder Bahn.				
a. Auf eigener Bahn:				
Personen- und gemischte Züge	426,074	65,390	—	55,796
Güterzüge	157,565	136,518	—	3,622
Vorspann bei Personen- und gemischten Zügen	33,470	261	—	1,683
Vorspann bei Güterzügen	17,726	103	—	250
Materialzüge	785	—	—	21
Leerfahrten	32,132	9,273	—	788
Rangierdienst	9,437	141	—	2,904
Total	677,189	211,686	—	65,064
b. Auf fremder Bahn:				
Personen- und gemischte Züge	—	—	—	80,129
Güterzüge	—	—	—	11,954
Vorspann bei Personen- und gemischten Zügen	—	—	—	1,199
Vorspann bei Güterzügen	—	—	—	6
Materialzüge	—	—	—	88
Leerfahrten	—	—	—	479
Rangierdienst	—	—	—	1,279
Total	—	—	—	95,134
Total auf eigener und fremder Bahn	677,189	211,686	—	160,198
B. Parcours des eigenen und fremden Materials auf eigener Bahn.				
Personen- und gemischte Züge	426,074	65,390	11,411	201,280
Güterzüge	157,565	136,518	630	13,161
Vorspann bei Personen- und gemischten Zügen	33,470	261	558	6,589
Vorspann bei Güterzügen	17,726	103	119	3,418
Materialzüge	785	—	19	253
Leerfahrten	32,132	9,273	188	2,587
Rangierdienst	9,437	141	440	9,765
Total	677,189	211,686	13,365	237,053
Zugskilometer	.	.	.	.
Vorspannkilometer	.	.	.	.
Nutzkilometer	.	.	.	.

des Rollmaterials.

Serie								Total	
Ce 6/6	E 3/3	Ec 4/6	Ed 3/3	Ed 3/4	Ce 2/4	CFe 2/6	CFe 1/5		
Kilometer					Motorwagenkilometer			1929	1928
—	40	—	1,828	—	87,040	66,456	57,875	760,499	773,302
—	114	—	5,801	17	1,694	1,112	11	306,454	303,908
—	—	—	22	4	3,791	1,200	133	40,564	32,356
—	—	—	—	—	—	4	—	18,083	14,292
—	12	54	71	223	26	4	4	1,200	2,474
—	—	—	285	223	13,420	1,984	70	58,175	52,043
—	249	—	26,549	17,180	759	585	99	57,903	57,296
—	415	54	34,556	17,647	106,730	71,345	58,192	1,242,878	1,235,671
—	—	—	—	—	43,280	69,375	1,705	194,489	215,781
—	—	—	—	—	—	—	—	11,954	21,200
—	—	—	36	—	127	143	—	1,505	2,978
—	—	—	12	—	—	—	—	18	144
—	—	—	582	82	—	—	—	752	1,694
—	—	.	34	36	8,152	3,919	31	12,651	15,191
—	—	—	—	—	127	72	—	1,478	2,333
—	—	—	664	118	51,686	73,509	1,736	222,847	259,321
—	415	54	35,220	17,765	158,416	144.854	59,928	1,465,725	1,494,992
488	40	—	1,828	—	87,040	66,456	58,784	918,791	909,041
32	114	—	5,801	17	1,694	1,112	43	316,687	314,205
—	22	—	—	4	3,791	1,200	221	46,116	40,017
—	—	—	—	—	—	4	—	21,370	17,941
—	12	54	71	223	26	4	4	1,451	2,494
—	—	—	285	223	13,420	1,984	272	60,364	54,954
7	249	—	26,549	17,180	759	585	99	65,211	66,968
527	437	54	34,534	17,647	106,730	71,345	59,423	1,429,990	1,405,620
.	.	.	.	.	.	.	.	1,235,478	1,223,246
.	.	.	.	.	.	.	.	67,486	57,958
.	.	.	.	.	.	.	.	1,302,964	1,281,204

II. Parcours der S. B. B.-Lokomotiven auf der Linie Münster-Lengnau.

Monate	Personenzüge	Güterzüge	Fakult. Personenzüge	Fakult. Güterzüge	Vorsp. bei Personenzügen	Vorspann bei Güterzügen	Materialzüge	Leerfahrten	Rangierdienst	Total 1929	Total 1928
Januar . .	8,346	4,056	26	312	974	884	—	307	45	14,950	14,221
Februar . .	7,204	3,744	—	312	772	572	—	318	44	12,966	13,169
März . .	7,529	3,900	—	364	378	711	—	469	20	13,371	13,455
April . .	7,306	4,056	78	572	408	622	—	166	49	13,257	12,765
Mai . . .	8,378	4,238	91	247	278	665	—	281	41	14,219	13,652
Juni . . .	8,903	4,238	91	182	273	676	—	505	24	14,892	13,363
Juli . . .	10,688	4,602	39	455	403	754	—	392	7	17,340	15,335
August . .	10,675	4,901	13	234	351	1,054	—	364	23	17,615	15,208
September .	9,332	4,836	78	130	247	930	—	700	17	16,270	13,682
Oktober . .	8,634	5,187	91	156	182	1,014	13	535	26	15,838	13,455
November .	8,307	4,966	—	52	195	990	—	403	19	14,932	12,911
Dezember .	8,968	4,797	273	13	364	988	78	401	25	15,907	13,778
Total	104,270	53,521	780	3,029	4,825	9,860	91	4,841	340	181,557	164,994
Zugskilometer .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	161,600	146,018
Vorsp.-Kilometer		.	.	.	.	.	.	.	.	14,685	14,357
Nutzkilometer .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	176,285	160,375

III. Gesamtparcours des eigenen und fremden Materials auf eigener Bahn.

(B. L. S., einschliesslich Münster-Lengnau.)

	Lokomotivkilometer		Zugskilometer		Vorspannkilometer		Nutzkilometer	
	1928	1929	1928	1929	1928	1929	1928	1929
Dampflokomotiven .	108,549	53,716	58,330	8,205	6,173	481	64,503	8,686
Elektr. Lokomotiven	1,261,898	1,320,333	1,135,264	1,173,744	58,166	76,474	1,193,430	1,250,218
Motorwagen . . .	200,167	237,498	175,670	215,129	7,976	5,216	183,646	220,345
Gesamttotal	1,570,614	1,611,547	1,369,264	1,397,078	72,315	82,171	1,441,579	1,479,249

IV. Lauf der Personen- und Lastwagen.

A. Eigenes Material auf eigener und fremder Bahn.

		1928	1929
		Achsen-Kilometer	
Motorwagen	im ganzen	2,215,900	1,783,942
»	per Achse	92,329	64,870
Personenwagen	im ganzen	9,465,906	11,722,671
»	per Achse	35,189	43,578
Gepäckwagen	im ganzen	1,342,054	3,339,607
»	per Achse	33,551	87,789
Güterwagen	im ganzen	4,591,747	5,036,765
»	per Achse	10,204	11,242

B. Eigenes und fremdes Material auf eigener Bahn.

	1928	1929
Motorwagen	903,930	1,126,180
Personenwagen	11,647,986	12,547,751
Motor- und Personenwagen zusammen	12,551,916	13,673,931
Gepäckwagen	2,642,650	2,489,997
Güterwagen	22,215,540	22,158,570
Gepäck- und Güterwagen zusammen	24,858,190	24,648,567
Postwagen	1,202,796	1,322,927
Alle Wagen zusammen	38,612,902	39,645,425
	Wagen-Kilometer	
Heizkesselwagen	116,741	127,734

9. Zugsdienst und Durchschnitte betr. den Verkehr des Rollmaterials.

		1928	1929
Lauf der Züge:			
Personen- und gemischte Züge	Kilometer	982,428	1,003,177
Güterzüge mit Personenbeförderung	»	—	—
Reine Güterzüge	»	361,415	368,408
Im ganzen	»	1,343,843	1,371,585
Durchschnittliche Zusammensetzung der Züge:			
Dampf- und elektrische Lokomotiven	D L Anzahl	0,005	0,006
	E L »	0,891	0,894
	M W »	0,150	0,158
Motorwagen	Achsen	0,67	0,82
Personenwagen	»	8,00	7,12
Privatpersonenwagen	»	0,67	0,72
Gepäckwagen	»	1,97	1,58
Güterwagen	»	16,53	13,81
Postwagen	»	0,89	0,86
Im ganzen	»	28,73	24,91
Heizkesselwagen	Wagenkilometer	0,09	0,09
Tägliche Züge über die ganze Bahn:			
Personen- und gemischte Züge	Anzahl	22,74	23,29
Güterzüge mit Personenbeförderung	»	—	—
Reine Güterzüge	»	8,36	8,55
Im ganzen	»	31,10	31,84
Höchste Zugsgeschwindigkeit nach Fahrplan		75 km/Std.	75 km/Std.
Durchschnitte per Bahnkilometer:			
Zugskilometer	Anzahl	11,388	11,623
Motorwagen	Achsenkilometer	7,660	9,543
Personenwagen	»	98,712	91,134
Gepäckwagen	»	22,395	18,385
Güterwagen	»	188,267	160,523
Postwagen	»	10,193	9,955
Im ganzen	»	327,227	289,540
Heizkesselwagen	Wagenkilometer	988	1,082

10. Beförderte Nutz- und Rollmaterial-Lasten.

		1928 †	1929 †
Befördertes totes Gewicht :)*			
Dampflokomotiven im Nutzdienst	Km-Tonnen	256.659	250,528
Elektrische Lokomotiven im Nutzdienst . . .	»	117,798,744	116,674,379
Motor-Personenwagen	»	10,863,258	14,250,643
Personenwagen	»	87,498,942	95,345,290
Lastwagen	»	107,647,722	108,305,707
Postwagen	»	7,533,863	8,407,268
Im ganzen	»	331,599,188	343,233,815
Per Bahnkilometer	»	3,158,088	3,268,893
Per Zugskilometer	»	276,86	283,69
In Prozenten des Gesamtgewichtes	%	82,18	83,00
Dienstwagen (Heizwagen)	Km-Tonnen	3,057,908	3,083,032
Befördertes Nutzgewicht :			
Reisende (75 Kilogramm)	Km-Tonnen	3,225,056	3,388,529
Gepäck, Tiere und Güter	»	68,679,701	66,897,558
Im ganzen	»	71,904,757	70,286,087
Per Bahnkilometer	»	684 807	669,391
Per Zugskilometer	»	60,03	58,09
In Prozenten des Gesamtgewichtes	%	17,82	17,00
Befördertes Gesamtgewicht :			
Im ganzen	Km-Tonnen	403,503,945	413,519,902
Per Bahnkilometer	»	3,842,895	3,938,284
Per Zugskilometer	»	336,89	341,78

† Nur B. L. S., *ohne* die Linie Münster-Lengnau.
* Die Kilometertonnen wurden nach den Ausweisen der Wagenrapporte berechnet und weisen die *effektiv* beförderten Lasten auf.

Zusammenstellung für die ganze Bahn.

		B. L. S. (105 km)		M. L. (13 km)		Total (118 km)	
		1928	1929	1928	1929	1928	1929
Befördertes Nutzgewicht :							
Reisende	Km-Tonnen	3,225,056	3,388,529	695,160	694,171	3,920,216	4,082,700
Gepäck, Tiere und Güter .	»	68,679,701	66,897,558	11,091,832	11,068,476	79,771,533	77,966,034
Im ganzen	»	71,904,757	70,286,087	11,786,992	11,762,647	83,691,749	82,048,734
In Proz. des Gesamtgewichtes	%	17,82	17,00	19,67	18,35	18,06	17,17
Befördertes Gesamtgewicht . .	Km-Tonnen	403,503,945	413,519,902	59,925,342*	64,098,809*	463,429,287	477,618,711

* Nach den Angaben der S. B. B.

II. A. Stromverbrauch und Kosten für elektr. Lokomotiven und Motorwagen auf der Strecke Thun-Brig und Spiez-Bönigen (exkl. M. L.).

Monat	Fahrleistungen	Verbrauch			Kosten				
		Im ganzen	Pro Lokomotivkilometer	Pro 1000 Bruttotonnenkilometer	Im ganzen		Pro kWh	Pro Lokomotivkilometer	Pro 1000 Bruttotonnenkilometer
	km	kWh	kWh	kWh	Fr.	Ct.	Ct.	Ct.	Fr.
Januar	103,611	1,497,128	14,4	45,0	64,376	50	4,3	62,1	1,89
Februar	92,123	1,346,865	14,6		57,915	20	4,3	62,9	
März	103,236	1,444,089	14,0		59,207	65	4,1	57,3	
April	106,368	1,525,000	14,3		62,525	—	4,1	58,8	
Mai	119,126	1,536,907	12,9		63,013	20	4,1	52,9	
Juni	124,139	1,543,274	12,4		63,274	25	4,1	51,0	
Juli	144,328	1,880,915	13,0		78,998	45	4,2	54,7	
August	148,649	1,877,060	12,6		80,713	60	4,3	54,3	
September	123,139	1,541,289	12,5		64,734	15	4,2	52,6	
Oktober	108,499	1,497,986	13,8		62,915	40	4,2	58,0	
November	99,015	1,431,099	14,5		60,106	15	4,2	60,7	
Dezember	105,085	1,475,239	14,0		64,910	50	4,4	61,8	
Total	1,377,318	18,596,851	13,5	45,0	782,690	05	4,2	56,8	1,89
1928	1,357,321	18,435,698	13,5	45,6	762,897	90	4,1	56,2	1,89

II. B. Verbrauch und Kosten für Schmiermaterial der elektrischen Lokomotiven und Motorwagen.

Serie	Nummer	Fahrleistungen	Verbrauch		Kosten			
			Im ganzen	Pro Lokomotivkilometer	Im ganzen 1929		Pro Lok.-km. 1929	Pro Lok.-km. 1928
		km	kg	gr	Fr.	Ct.	Ct.	Ct.
I. Elektrische Lokomotiven.								
Be 5/7	151—163	677,189	25,425	37,5	6,123	90	0,90	0,81
Be 6/8	201—202	211,686	4,279	20,2	1,839	40	0,87	1,03
Ce 4/6	301—303	160,198	3,371	21,0	1,094	85	0,68	0,71
	Total	1,049,073	33,075	31,5	9,058	15	0,86	0,85
II. Motor-Personenwagen.								
Ce 2/4	781—783	158,416	2,452	15,5	848	30	0,54	0,39
CFe 2/6	784—785	144,854	1,991	13,7	603	90	0,42	0,34
CFe 4/5	786	59,928	1,012	16,9	539	05	0,90	—
	Total	363,198	5,455	15,0	1,991	25	0,55	0,36
Gesamt-Total I und II		1,412,271	38,530	27,3	11,049	40	0,78	0,74

12. A. Unterhaltungskosten der Lokomotiven und Motorwagen.

Serie	Nummer	Anzahl im Jahresdurchschnitt	Fahrleistungen Im ganzen	Fahrleistungen Pro Lokomotive	Ausgaben Im ganzen 1929 Fr.	Ct.	Ausgaben Pro Lokomotive 1929 Fr.	Ct.	Pro Lokomotivkilometer 1929 Ct.	Pro Lokomotivkilometer 1928 Ct.
			km	km						
I. Dampflokomotiven.										
Ec 4/6 . . .	61—64	4	54	14	676	30	169	10	1252,4	1776,0
Ed 3/3 . . .	75—76	2	35,220	17,610	34,586	65	17,293	35	98,2	59,2
Ed 3/4 . . .	51	1	17,765	17,765	11,592	65	11,592	65	65,2	29,1
E 3/3 . . .	73	1	415	415	105	15	105	15	25,3	1807,0
	Total	8	53,454	6,682	46,960	75	5,870	10	87,8	1221,5
II. Elektrische Lokomotiven.										
Be 5/7 . . .	151—163	13	677,189	52,091	400,060	40	30,773	90	59,1	52,1
Be 6/8 . . .	201—202	2	211,686	105,843	141,972	95	70,986	50	67,1	16,1
Ce 4/6 . . .	301—303	3	160,198	53,399	23,717	95	7,906	—	14,8	36,9
	Total	18	1,049,073	58,282	565,751	30	31,430	65	53,9	44,6
III. Motor-Personenwagen.										
Ce 2/4 . . .	781—783	3	158,416	52,805	96,524	30	32,174	75	60,9	31,2
CFe 2/6 . . .	784—785	2	144,854	72,427	20,645	35	10,322	70	14,2	30,2
CFe 4/5 . . .	786	1	59,928	59,928	5,876	75	5,876	75	9,8	—
	Total	6	363,198	60,533	123,046	40	20,507	75	33,9	30,8
Gesamt-Total I—III		32	1,465,725	45,804	735,758	45	22,992	45	50,2	44,2

12. B. Unterhaltungskosten der Wagen (ohne Motorwagen).

Serie	Anzahl im Jahresdurchschnitt Wagen	Achsen	Fahrleistungen Achskilometer 1929	Ausgaben Im ganzen 1929 Fr.	Ct.	Pro Achse 1929 Fr.	Ct.	Pro Achskilometer 1929 Ct.	1928 Ct.
IV. Personenwagen.									
A	2	4	11,722,671	299	90	75	—	1,97	3,14
AB	28	100		108,587	44	1,085	85		
B	11	22		8,340	55	379	10		
BC	6	12		17,577	—	1,464	75		
C	43	131		96,710	95	738	25		
Total	90	269	11,722,671	231,515	84	860	65	1,97	3,14
V., VI. und VII. Gepäck-, Güter- und Dienstwagen.									
F	16	38	3,339,607	31,801	50	836	90	0,95	3,11
J, K	169	338	5,036,765	73,018	—	216	05	2,19	2,28
L	37	74		21,127	85	285	50		
M	28	56		16,183	85	289	—		
Heizwagen	5	10	273,478	10,172	95	1,017	30	3,72	4,64
Total	255	516	8,649,850	152,304	15	295	15	1,76	2,57

D.

Verkehrsstatistische Tabellen 1929

über den

Schiffsbetrieb.

Tabellen 13 und 14.

13. Personen-Verkehr pro 1929, ausgeschieden nach Billetgattungen.

Billetgattungen		Thunersee Transportquantitäten 1928	Thunersee Transportquantitäten 1929	Thunersee Einnahmen absolut 1928		Thunersee Einnahmen absolut 1929		Thunersee Einnahmen prozentual 1928	Thunersee Einnahmen prozentual 1929	Brienzersee Transportquantitäten 1928	Brienzersee Transportquantitäten 1929	Brienzersee Einnahmen absolut 1928		Brienzersee Einnahmen absolut 1929		Brienzersee Einnahmen prozentual 1928	Brienzersee Einnahmen prozentual 1929
		Personen	Personen	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	%	%	Personen	Personen	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	%	%
Gewöhnl. Billette, einfache	I. Platz	10,325	11,689	31,173	74	33,686	63	4,91	5,30	3,470	2,770	6,670	58	6,228	33	3,39	3,23
	II. »	78,111	86,851	114,724	04	115,634	37	18,05	18,18	38,923	36,157	29,997	14	27,033	72	15,26	14,04
» » Hin-u. Rückf.	I. »	21,696	24,742	44,503	47	48,117	44	7,00	7,56	17,227	18,113	22,233	14	23,744	97	11,31	12,33
	II. »	165,500	176,274	191,870	36	189,517	20	30,19	29,80	75,338	76,575	52,482	57	52,594	92	26,70	27,32
Sonntags-Retourbillette	I. »	383	467	878	10	1,164	55	0,14	0,18	—	11	—	—	15	84	—	0,01
	II. »	6,719	8,968	10,359	43	12,856	96	1,63	2,02	—	239	—	—	245	39	—	0,13
Kollektivbillette	I. »	2,508	2,421	6,056	56	4,573	22	0,95	0,72	2,240	1,795	2,789	90	1,901	21	1,42	0,99
	II. »	38,919	48,810	31,874	74	34,547	72	5,02	5,43	27,904	35,176	17,606	61	18,728	59	8,96	9,73
Feste Rundfahrtbillette	I. »	4,690	4,186	14,107	72	12,398	27	2,22	1,95	1,760	1,775	3,039	48	2,585	04	1,55	1,34
	II. »	8,931	7,955	19,021	—	16,981	20	2,99	2,67	11,076	9,940	11,859	02	9,474	33	6,03	4,92
Schweiz. komb. Billette	I. »	5,221	4,608	12,425	91	11,118	78	1,96	1,75	2,270	1,849	3,393	05	2,781	58	1,73	1,45
	II. »	16,267	14,229	24,883	—	22,486	04	3,92	3,54	13,147	11,837	13,902	01	12,461	42	7,07	6,47
Reiseunternehmer-Billette	I. »	9,916	7,977	28,140	88	23,102	74	4,43	3,63	1,180	1,339	1,697	59	2,177	94	0,86	1,13
	II. »	3,197	3,335	6,113	43	6,135	37	0,96	0,96	1,343	1,440	1,636	85	1,737	66	0,83	0,90
Beamtenbillette	I. »	337	408	202	12	236	12	0,03	0,04	185	182	63	49	63	32	0,03	0,03
	II. »	4,547	5,776	1,551	12	1,854	27	0,25	0,29	2,522	3,329	577	32	816	70	0,29	0,42
Total ohne Abonnemente und Extrafahrten		377,267	408,696	537,885	62	534,410	88	—	—	198,585	202,527	167,948	75	162,590	96	—	—
Schweiz. Generalabonnemente:	I. Platz	—	—	5,215	50	6,710	42	0,82	1,05	—	—	5,215	50	6,710	41	2,65	3,48
	II. »	—	—	7,700	54	9,632	54	1,21	1,51	—	—	7,700	55	9,632	53	3,92	5,00
Interne Generalabonnemente:																	
Zur vollen Taxe (Erwachsene): für 8 Tage	I. Platz	—	—	4,141	50	4,219	50	0,65	0,66	—	—	367	—	283	50	0,19	0,15
	II. »	—	—	5,871	45	6,701	16	0,92	1,05	—	—	1,595	90	1,666	84	0,81	0,87
für 15 Tage	I. »	—	—	3,789	68	3,165	25	0,60	0,50	—	—	326	16	298	75	0,17	0,16
	II. »	—	—	2,930	75	3,672	15	0,46	0,58	—	—	543	—	523	75	0,28	0,27
für 30 Tage	I. »	—	—	2,201	75	1,884	15	0,35	0,30	—	—	114	75	126	75	0,06	0,07
	II. »	—	—	1,402	—	1,236	89	0,22	0,20	—	—	28	—	68	88	0,01	0,01
für 3, 6 und 12 Monate	I. »	—	—	733	25	763	—	0,11	0,12	—	—	—	—	—	—	—	—
	II. »	—	—	577	—	619	50	0,09	0,10	—	—	—	—	—	—	—	—
Zur halben Taxe (Kinder- und Schülerabonnements): für 8, 15 und 30 Tage	I. »	—	—	206	—	144	—	0,03	0,02	—	—	—	—	—	—	—	—
	II. »	—	—	130	—	201	65	0,02	0,03	—	—	38	—	23	—	0,02	0,01
für 3, 6 u. 12 Monate	I. »	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	II. »	—	—	91	—	19	—	0,01	—	—	—	19	—	2	—	0,01	—
Kilometerabonnemente	I. »	—	—	6,050	58	6,132	23	0,95	0,97	—	—	1,218	24	987	84	0,62	0,51
	II. »	—	—	54,455	22	55,190	12	8,57	8,68	—	—	10,964	16	8,890	56	5,58	4,62
Extrafahrten *)		—	—	2,166	20	1,364	20	0,34	0,21	—	—	500	—	739	60	0,25	0,38
Gesamttotal		—	—	635,558	04	636,066	64	100,00	100,00	—	—	196,579	01	192,541	37	100,00	100,00

* Extrafahrten, für welche Billette gelöst wurden, sind hierin nicht inbegriffen, sondern oben in den betreffenden Billetgattungen berücksichtigt.

14. Verteilung der Transporteinnahmen pro 1929 auf die Monate.

Thunersee

Monate	Personen: Schweiz. General-Abonnemente Fr.	Ct.	Interne Abonnemente Fr.	Ct.	Familien-Abonnemente Fr.	Ct.	Uebrige Billette Fr.	Ct.	TOTAL Fr.	Ct.	Gepäck- und Expressgut Fr.	Ct.	Tiere und Güter Fr.	Ct.	Posttransporte Fr.	Ct.	Total: Betrag Fr.	Ct.	%	gegenüber 1928 Fr.	Ct.
Januar	—	—	—	—	124	80	14,728	56	14,853	36	30	50	183	91	—	—	15,067	77	2,32	+ 7,031	73
Februar	—	—	—	—	124	80	6,698	51	6,823	31	15	26	191	30	—	—	7,029	87	1,08	+ 613	61
März	3,290	73	17	83	1,171	20	6,557	89	11,037	65	13	99	426	97	—	—	11,478	61	1,77	+ 107	70
April	—	—	478	—	1,948	80	11,959	16	14,385	96	28	23	637	85	—	—	15,052	04	2,32	÷ 955	06
Mai	920	80	1,244	90	5,683	20	36,032	70	43,881	60	88	28	1,147	06	—	—	45,116	94	6,96	+ 1,955	15
Juni	3,592	22	5,225	41	8,707	20	75,165	51	92,690	34	357	72	1,239	53	—	—	94,287	59	14,54	+ 5,927	91
Juli	—	—	8,144	15	15,955	20	126,428	49	150,527	84	721	85	1,462	85	—	—	152,712	54	23,55	÷ 12,601	—
August	—	—	5,881	75	16,267	20	150,632	36	172,781	31	912	81	1,213	74	—	—	174,907	86	27,07	÷ 2,085	76
September	5,303	05	1,631	16	9,009	60	68,667	68	84,611	99	374	70	1,241	44	—	—	86,228	13	13,30	+ 399	41
Oktober	—		20	50	1,929	50	21,644	45	23,594	45	118	17	1,339	70	—	—	25,052	32	3,85	+ 4,988	09
November	—		÷ 17	95	237	55	7,634	67	7,854	27	4	98	390	93	—	—	8,250	18	1,27	+ 164	09
Dezember	3,236	16	—	—	163	30	9,625	10	13,024	56	19	91	336	34	—	—	13,380	81	2,06	÷ 5,057	09
Total 1929	16,342	96	22,626	25	61,322	35	535,775	08	636,066	64	2,686	40	9,811	62	—	—	648,564	66	100,00	+ 506	89
1928	12,916	04	22,084	38	60,505	80	540,051	82	635,558	04	2,669	25	9,830	48	—	—	648,057	77	—		
gegenüber 1928: mehr	3,426	92	541	87	816	55	—	—	508	60	17	15	—				506	89		—	
gegenüber 1928: weniger	—	—	—	—	—	—	4,276	74	—		—	—	18	86	—	—	—		—		

Brienzersee

Monate	Personen: Schweiz. General-Abonnemente Fr.	Ct.	Interne Abonnemente Fr.	Ct.	Familien-Abonnemente Fr.	Ct.	Uebrige Billette Fr.	Ct.	TOTAL Fr.	Ct.	Gepäck- und Expressgut Fr.	Ct.	Tiere und Güter Fr.	Ct.	Posttransporte Fr.	Ct.	Total: Betrag Fr.	Ct.	%	gegenüber 1928 Fr.	Ct.
Januar		—		—	38	40	526	82	565	22	8	85	114	39	—	—	688	46	0,33	÷ 293	64
Februar		—		—	19	20	566	41	585	61	7	40	142	—	—	—	735	01	0,36	÷ 266	25
März	3,290	73	15	82	115	20	751	52	4,173	27	7	25	206	14	—	—	4,386	66	2,16	÷ 105	21
April		—	—	—	38	40	886	15	924	55	52	—	230	23	—	—	1,206	78	0,59	÷ 321	49
Mai	920	79		—	643	—	4,848	88	6,412	67	91	50	631	76	—	—	7,135	93	3,52	+ 1,536	39
Juni	3,592	22	961	55	1,353	80	23,099	04	29,006	61	27	52	763	79	—	—	29,797	92	14,65	÷ 251	75
Juli	—	—	930	60	3,494	40	43,144	91	47,569	91	472	78	1,100	07	—	—	49,142	76	24,16	÷ 2,209	33
August	—	—	777	50	2,601	60	47,048	74	50,427	84	1,090	51	988	38	—	—	52,506	73	25,81	÷ 10,815	61
September	5,303	04	304	—	1,267	20	37,652	93	44,527	17	÷ 883	91	568	67	—	—	44,211	93	21,74	+ 5,845	17
Oktober	—	—			201	60	2,672	35	2,873	95	125	10	546	27	—	—	3,545	32	1,74	+ 864	17
November		—	—	—	48	—	834	11	882	11	33	50	234	14	—	—	1,149	75	0,56	+ 411	60
Dezember	3,236	16	—	—	57	60	1,298	70	4,592	46	÷ 104	13	228	85	4,200	—	8,917	18	4,38	+ 1,240	24
Total 1929	16,342	94	2,989	47	9,878	40	163,330	56	192,541	37	928	37	5,754	69	4,200		203,424	43	100,00	÷ 4,365	71
1928	12,916	05	3,031	81	12,182	40	168,448	75	196,579	01	875	77	6,135	36	4,200	—	207,790	14			
gegenüber 1928: mehr	3,426	89	—	—	—	—	—	—	—	—	52	60	—		—		—				
gegenüber 1928: weniger	—		42	34	2,304	—	5,118	19	4,037	64	—	—	380	67		—	4,365	71		—	—